

# **MEMBEDAH SEJARAH DAN BUDAYA MARITIM MERAJUT KEINDONESIAAN**

*Persembahan untuk Prof. Dr. A.M. Djuliaty Suroyo*

Editor :

Dhanang Respati Puguh

Mahendra P. Utama

Rabith Jihan Amaruli

Endang Susilowati



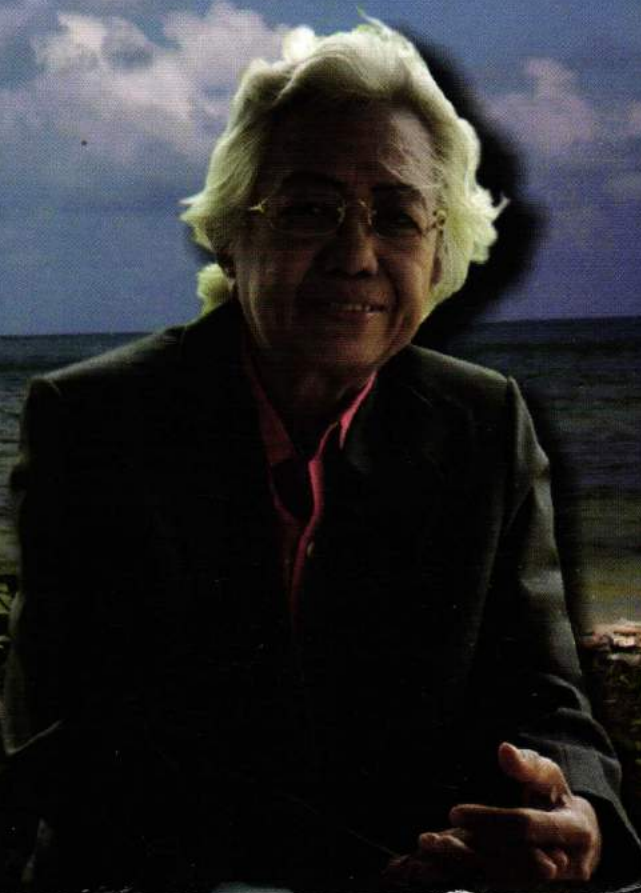
Magister  
Ilmu Sejarah



MSI  
JATENG



UNDIP  
PRESS





# **MEMBEDAH SEJARAH DAN BUDAYA MARITIM MERAJUT KEINDONESIAAN**

**Persembahan untuk  
Prof. Dr. A.M. Djuliati Suroyo**

**Editor:  
Dhanang Respati Puguh  
Mahendra P. Utama  
Rabith Jihan Amaruli  
Endang Susilowati**

**Diterbitkan atas kerja sama  
Program Magister Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya  
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro  
Masyarakat Sejarawan Indonesia Jawa Tengah  
UPT Undip Press Semarang  
2013**

---

**Membedah Sejarah dan Budaya Maritim, Merajut Keindonesiaan**  
**Persembahan untuk Prof. A.M. Djuliati Suroyo**

---

**Editor:**

Dhanang Respati Puguh  
Mahendra P. Utama  
Rabith Jihan Amaruli  
Endang Susilowati

---

Cetakan I, Februari 2013

---

**Diterbitkan atas kerja sama:**  
**Program Magister Ilmu Sejarah FIB Program Pascasarjana Undip,**  
**Masyarakat Sejarawan Indonesia Jawa Tengah, dan**  
**UPT UNDIP Press Semarang**

---

**Desain sampul:**

Muhammad Yahya Yogo Utomo  
Noor Naelil Masruroh

---

**ISBN: 978-602-097-347-0**

---

**Rujukan dari Maksud Pasal 72 UU No.19**  
**Tahun 2002 tentang Hak Cipta:**

Barangsiapa dengan sengaja dan tanpa hak mengumumkan atau memperbanyak ciptaan pencipta atau memberikan ijin untuk itu, dapat dipidana dengan pidana penjara masing-masing paling singkat 1 (satu) bulan dan/ atau denda paling sedikit Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah), atau pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun dan/ atau denda paling banyak Rp 5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah)

Barangsiapa dengan sengaja menyiarkan, memamerkan, mengedarkan atau menjual kepada umum suatu ciptaan atau barang hasil pelanggaran hak cipta atau hak terkait, dapat dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/ atau denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah)

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas rahmatNya buku ini akhirnya dapat diterbitkan. Pada awalnya dimaksudkan bahwa beliau yang ke-75, naskah ini telah diterbitkan oleh Universitas Diponegoro. Kelas Dunia telah menerbitkan Sejarah Fakultas Ilmu Sejarah. Beliau juga diberi tugas menerbitkan permohonan maaf yang telah diterbitkan Dr. A.M. Djuliati Suroyo dan tulisan mereka.

Buku ini merupakan kumpulan dan murid Prof. Dr. A.M. Djuliati Suroyo atas dedikasi beliau dalam dunia akademik terutama sebagai pelopor Sejarah Fakultas Ilmu Sejarah. Beliau dalam buku ini diambungkan oleh Fakultas Ilmu Budaya (Sastra) dalam rangka terkumpul selanjutnya yang merangkum berbagai "benang merah"-nya; sosok Prof. Dr. A.M. Djuliati Suroyo mengembangkan studi Diponegoro; formasi yang terjadi di dalam bangsa yang merupakan maritim; budaya dan bahari; serta kontestasi masing-masing keungulan.

Penerbitan buku ini merupakan Program Magister Ilmu Sejarah terhadap perkembangan



## KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, atas berkah dan rahmatNya buku persembahan untuk Prof. Dr. A.M. Djulianti Suroyo ini akhirnya dapat diterbitkan setelah tertunda selama setahun. Buku ini pada awalnya dimaksudkan sebagai persembahan pada ulang tahun beliau yang ke-75, namun kesibukan menulis dan menerbitkan buku *Universitas Diponegoro, 1957-2010: Pergulatan Menuju Universitas Kelas Dunia* telah menyita waktu dan tenaga sebagian teman di Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro yang kebetulan juga diberi tugas mewujudkan buku persembahan ini. Untuk itu permohonan maaf yang sebesar-besarnya kami sampaikan kepada Prof. Dr. A.M. Djulianti Suroyo dan para penulis yang telah menyumbangkan tulisan mereka.

Buku ini merupakan kumpulan tulisan dari para sahabat, kolega, dan murid Prof. Dr. A.M. Djulianti Suroyo, sebagai bentuk penghargaan atas dedikasi beliau selama berkiprah sebagai seorang sejarawan dan terutama sebagai pelopor perkembangan studi sejarah maritim di Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro. Beberapa tulisan dalam buku ini diambil dari makalah seminar yang diselenggarakan oleh Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro (dulu bernama Fakultas Sastra) dalam rangka purnatugas beliau pada 2007. Tulisan-tulisan yang terkumpul selanjutnya dibagi ke dalam enam bagian, yaitu: pendahuluan yang merangkum berbagai tema tulisan dalam buku ini, sehingga terlihat “benang merah”-nya; “The Founding Mother” yang menggambarkan sosok Prof. Dr. A.M. Djulianti Suroyo dan mimpinya untuk mengembangkan studi sejarah maritim di Jurusan Sejarah Universitas Diponegoro; formasi negara maritim Indonesia dan berbagai dinamika yang terjadi di dalamnya; pelabuhan, jaringan pelayaran, dan integrasi bangsa yang merupakan tiga hal tak terpisahkan dalam sebuah negara maritim; budaya dan sastra maritim yang mewarnai indahnya negeri bahari; serta kontestasi identitas lokal, nasional, dan internasional dengan masing-masing keunggulannya.

Penerbitan buku persembahan ini terlaksana atas bantuan dari Program Magister Ilmu Sejarah yang juga mempunyai komitmen tinggi terhadap perkembangan studi sejarah maritim di Jurusan Sejarah



Universitas Diponegoro. Untuk itu kami mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya. Ucapan terima kasih juga disampaikan kepada para penulis yang telah menyumbangkan tulisannya dan semua pihak yang memungkinkan buku persembahan ini dapat terwujud.

Selamat membaca.

Semarang, Februari 2013

Endang Susilowati  
Ketua Jurusan Sejarah  
Fakultas Ilmu Budaya UNDIP

## HALAMAN JUDUL

## KATA PENGANTAR

## DAFTAR ISI

### BAGIAN I PENDAHULUAN

Membedah Sejarah dan  
*Singgih Tri Sulistiyono*

### BAGIAN II PEMBAHASAN

Pisungsung: Prof. Dr.  
(Riwayat Ringkas dan  
*Dhanang Respati Puji*)

Memimpikan Masa Depan  
Universitas Diponegoro  
*A.M. Djuliati Suroyo*

### BAGIAN III PENUTUP

Membangun Indonesia  
*Singgih Tri Sulistiyono*

Lima Puluh Tahun W  
*Adrian B. Lapian*

Nilai-nilai Nasional dan  
Pemerintahan Bersih  
*Suhartono W. Prano*



## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL</b>	i
<b>KATA PENGANTAR</b>	iii
<b>DAFTAR ISI</b>	v
<b>BAGIAN I      PENDAHULUAN</b>	
Membedah Sejarah dan Budaya Maritim, Merajut Keindonesiaan <i>Singgih Tri Sulistiyono</i>	1
<b>BAGIAN II      “THE FOUNDING MOTHER”</b>	
Pisungsung: Prof. Dr. A.M. Djulianti Suroyo (Riwayat Ringkes lan Paseksen Sinawung Sekar) <i>Dhanang Respati Puguh</i>	43
Memimpikan Masa Depan: Sejarah Maritim di Jurusan Sejarah Universitas Diponegoro <i>A.M. Djulianti Suroyo</i>	51
<b>BAGIAN III      FORMASI NEGARA MARITIM                          INDONESIA DAN DINAMIKANYA</b>	
Membangun Indonesia sebagai Negara Maritim <i>Singgih Tri Sulistiyono</i>	58
Lima Puluh Tahun Wilayah Republik Indonesia <i>Adrian B. Lopian</i>	73
Nilai-nilai Nasional dan Pengetahuan Lokal: Kontribusi bagi Tata Pemerintahan Bersih dan Baik <i>Suhartono W. Pranoto</i>	80



Johor dan Buton dalam Perspektif Dunia Melayu <i>Susanto Zuhdi</i>	90
Bajak Laut di Nusantara pada Zaman VOC <i>Agust. Supriyono</i>	109
Aksi "Kapten Hook" di Selat Malaka Perompakan di Selat Malaka dan Upaya Penanganannya: Perbandingan Abad ke-19 dan ke-21 <i>Rabith Jihan Amaruli</i>	124
Bajak Laut dalam Perspektif Etika Konfusian: Kisah Bajak Laut dalam Masyarakat Maritim Cina Selatan pada Masa Moderen Awal <i>Slamet Subekti</i>	144
<b>BAGIAN IV . PELABUHAN, JARINGAN PELAYARAN, DAN INTEGRASI BANGSA</b>	
Dampak Modernisasi terhadap Pelayaran Perahu di Banjarmasin Kalimantan Selatan pada Pertengahan Kedua Abad ke-20 <i>Endang Susilowati</i>	153
Aktivitas Pelayaran di Tegal pada Abad ke- 19 <i>Alamsyah</i>	171
Pelabuhan dan Masyarakat Surabaya, 1940-1975 <i>Indriyanto</i>	190
Buruh dan Ketidakadilan: Lahan Subur bagi Perluasan Marxisme, Suatu Kajian Historis tentang Buruh di Semarang pada Awal Abad ke-20 <i>Dewi Yuliati</i>	208
Sungai di Kalimantan Selatan dalam Perspektif Sejarah <i>Herry Porda Nugroho Putro</i>	239

Peran Sungai dalam  
Kuna  
*Siti Maziyah*

Prakiraan Kondisi L  
Demak  
*Eko Punto Hendro*

## **BAGIAN V BU**

Hilang Ditelan Dara  
Historiografi Indone  
*Haryono Rinardi*

Perempuan Pesisir d  
Tak Pernah Menang  
*Katrin Bandel*

Di Bawah Layar  
*D. Zamawi Imron*

Indonesia dengan  
dan Berita Lama  
*Achadiati Ikram*

Ekspresi Kemaritim  
*Titiek Suliyati dan I*

Ragam Hias Batik P  
Bernuansa Islam  
*Ngesti Lestari*

Bertahan di Tengah  
*Mahendra P. Utam*

Ziarah di Pantai Ut  
Makam  
*Sri Indrahti*



90	Peran Sungai dalam Perdagangan pada Masa Kerajaan Mataram Kuna <i>Siti Maziyah</i>	251
109	Prakiraan Kondisi Lingkungan Geofisiografis Pusat Kerajaan Demak <i>Eko Punto Hendro</i>	265
124		
nnya:		
Bajak Laut Moderen		
144		
LAYARAN,		
153		
ke-20		
171		
190		
208		
pada Awal		
239		
	<b>BAGIAN V BUDAYA DAN SASTRA MARITIM</b>	
	Hilang Ditelan Daratan: Terpinggirnya Budaya Maritim dalam Historiografi Indonesia <i>Haryono Rinardi</i>	280
	Perempuan Pesisir dalam Novel <i>Gadis Pantai</i> dan <i>Jamangilak Tak Pernah Menangis</i> <i>Katrin Bandel</i>	296
	Di Bawah Layar <i>D. Zamawi Imron</i>	306
	Indonesia dengan Lautnya dalam Sastra Daerah dan Berita Lama <i>Achadiati Ikram</i>	311
	Ekspresi Kemaritiman dalam Lagu <i>Titiek Suliyati dan Murni Ramli</i>	322
	Ragam Hias Batik Pesisiran: Tinjauan Historis Ragam Hias Bernuansa Islam <i>Ngesti Lestari</i>	355
	Bertahan di Tengah Badai: Seni Pertunjukan Tradisi Semarang <i>Mahendra P. Utama dan Dhanang Respati Puguh</i>	370
	Ziarah di Pantai Utara Jawa: Penelusuran Makna Ziarah di Tiga Makam <i>Sri Indrahti</i>	397



**BAGIAN VI    KONTESASI IDENTITAS: LOKAL,  
NASIONAL, INTERNASIONAL**

Idul Fitri Pertama setelah Proklamasi Kemerdekaan Indonesia <i>Bambang Purwanto</i>	412
Kemlayan dalam Kenangan dan Perubahan: Melacak Sejarah Identitas Kampung Seniman di Surakarta <i>Heri Priyatmoko</i>	419
Tinjauan Kakawin <i>Nagara Krtagama</i> atau <i>Desa Warnana</i> dalam Perspektif Historiografi Indonesia <i>Djoko Suryo</i>	435
Cultural Diversity and the Role of Heritage <i>Edi Sedyawati</i>	442
Dari Agro Industri Kolonial Belanda Hingga Reformasi Indonesia <i>Wasino</i>	445
Sisi Terang Kolonialisme Belanda di Banyumas <i>Purnawan Basundoro</i>	460
Garam Rakyat dan 'Keperkasaan' Perempuan Aceh <i>Yety Rochwulaningsih</i>	488
<b>PARA PENULIS</b>	504

## SISI TERANG KOLONIALISME BELANDA DI BANYUMAS

Purnawan Basundoro

### A. Pendahuluan

Hampir semua masyarakat Indonesia melihat periode kolonial Belanda hanya dari satu sisi saja, yaitu sisi gelapnya. Periode kolonial hanya semata-mata dianggap sebagai periode eksploitasi yang menguras habis kekayaan dan merendahkan martabat bangsa Indonesia. Pandangan semacam ini tidak salah karena pada kenyataannya sejak diberlakukannya sistem tanam paksa (*cultuurstelsel*) pada 1830, eksploitasi terhadap sumber daya ekonomi bangsa Indonesia terus dilakukan. Eksploitasi besar-besaran terhadap sumber daya ekonomi tersebut telah menciptakan trauma yang amat mendalam bagi sebagian besar rakyat Indonesia. Para petani diperas habis-habisan baik tenaga kerja maupun tanah yang mereka miliki.

Secara konseptual sistem tersebut sebenarnya tidak ada yang salah karena dengan sistem ini petani dikenalkan pada ekonomi pasar yang bisa menghasilkan uang. Petani dikenalkan pada sistem yang mengharuskan mereka untuk bekerja keras agar hasil pertanian yang mereka tanam dapat menghasilkan surplus, tidak hanya sekedar untuk memenuhi kebutuhan makan sehari-hari saja (subsisten). Dengan adanya surplus maka mereka bisa merencanakan hidup yang lebih baik serta dapat memenuhi berbagai kebutuhan yang lain. Namun, implementasi di lapangan ternyata melenceng dari konsep awal. Secara sistemik petani dirugikan. Kerugian terbesar petani antara lain dari segi tenaga dan waktu, karena mayoritas tenaga dan waktu mereka terserap pada sistem tersebut dengan imbalan finansial yang tidak sebanding.<sup>1</sup>

Trauma yang kedua berasal dari sistem sosial yang tercipta akibat keberadaan orang-orang Belanda di Indonesia. Selama periode penjajahan sistem sosial yang diciptakan oleh Belanda menempatkan bangsa Eropa pada lapisan yang paling atas, diikuti oleh orang-orang Tionghoa dan Timur Asing, dan bangsa Bumiputra ditempatkan pada lapisan yang terbawah. Sistem sosial semacam ini tentu saja sangat menyakitkan bagi bangsa kita yang merupakan pemilik yang sah dari tanah dan air yang mereka tempati.

Peperangan yang terjadi selama periode penjajahan Belanda

---

<sup>1</sup>Mengenai seluk-beluk dan menyangkut berbagai kerugian petani lihat Robert van Niel, *Sistem Tanam Paksa di Jawa* (Jakarta: LP3ES, 2003); Sartono Kartodirdjo dan Djoko Suryo, *Sejarah Perkebunan di Indonesia: Kajian Sosial Ekonomi* (Yogyakarta: Aditya Media, 1991).



sampai perang kemerdekaan juga menciptakan trauma yang mendalam bagi sebagian besar masyarakat Indonesia. Perang besar melawan Belanda yang sampai saat ini masih terus tersimpan dalam memori (dan terus dilestarikan melalui pelajaran sejarah di sekolah-sekolah) sebagian besar rakyat Jawa adalah Perang Diponegoro (Perang Jawa). Perang ini menjadi simbol perlawanan orang Jawa terhadap Belanda yang paling kuat dan paling lama. Perang kedua adalah perang kemerdekaan yang melibatkan sebagian besar rakyat Indonesia yang terorganisasi baik dalam lasykar-lasykar rakyat (Hisbullah, Pesindo, dan Pasukan Imam) maupun dalam tentara resmi (BKR, TKR, TNI). Kisah perang kemerdekaan ini terus-menerus dieksploitasi oleh sejarawan lokal untuk menunjukkan heroisme peristiwa tersebut dan cenderung menjadi mitos. Pada tingkat lokal Banyumas buku jenis ini misalnya: *Banjarnegara Berjuang*, *Cilacap Bergolak 1945-1950*, *Banyumas Membara Era Tahun 1945-1950*, dan lain-lain.

Eksplorasi yang berlebihan terhadap sisi gelap dari periode kolonial Belanda (dan berlanjut pada masa pendudukan Jepang) telah menutupi sisi terang dari periode tersebut. Padahal, sejarah bukanlah dua warna yang amat kontras semisal hitam dan putih saja. Sejarah adalah pergelaran kehidupan yang penuh warna, kadang hitam gelap pekat, kadang abu-abu, merah, hijau, bahkan putih.

Terlepas dari pandangan sebagian besar masyarakat yang hanya tertuju pada sisi gelapnya saja, periode kolonial Belanda di Indonesia juga memiliki sisi terangnya. Bisa jadi sisi terang ini hanya dinikmati atau diketahui oleh segelintir orang, namun bisa jadi sisi tersebut sebenarnya menjadi petunjuk jalan bagi bangsa Indonesia untuk menapaki jalan-jalan menuju Indonesia yang terang secara keseluruhan. Tulisan ini tidak bermaksud untuk menjadi pembenar bagi sistem kolonial yang oleh sebagian besar masyarakat sangat menekan dan melahirkan traumatik yang mendalam, tetapi hanya ingin menunjukkan bahwa apa pun bentuknya sebuah sistem budaya yang baru pasti membawa bagian-bagian yang mencerahkan bagi peradaban manusia. Pesan yang terpenting adalah bahwa kita juga harus adil dalam memandang sejarah masa lalu bangsa kita. Banyumas akan menjadi contoh dari kasus ini.

## **B. Kekuasaan Belanda di Banyumas**

Kekuasaan Belanda di Banyumas pada awalnya merupakan imbas dari Perang Diponegoro. Ketika Perang Diponegoro berakhir pada 1830, pihak Belanda ternyata minta kompensasi kepada dua kerajaan di Jawa yaitu Yogyakarta dan Surakarta. Perlawanan Pangeran Diponegoro dalam pandangan pemerintah kolonial bukan semata-mata sebuah perlawanan terhadap kekuasaan kolonial di Jawa, tetapi juga merupakan pemberontakan terhadap raja yang sedang berkuasa di dua kerajaan tersebut. Dengan demikian, maka apabila merunut pendapat tersebut usaha pemerintah kolonial menumpas perlawanan Pangeran Diponegoro

yang mendalam  
besar melawan  
m memori (dan  
kolah) sebagian  
wa). Perang ini  
da yang paling  
erdekaan yang  
isasi baik dalam  
(mam) maupun  
emerdekaan ini  
k menunjukan  
s. Pada tingkat  
rjuang, Cilacap  
1945-1950, dan

o dari periode  
i Jepang) telah  
h bukanlah dua  
Sejarah adalah  
n gelap pekat,

kat yang hanya  
Indonesia juga  
dinikmati atau  
but sebenarnya  
paki jalan-jalan  
lisan ini tidak  
nial yang oleh  
rkan traumatik  
thwa apa pun  
nbawa bagian-  
. Pesan yang  
andang sejarah  
i kasus ini.

kan imbas dari  
ada 1830, pihak  
i di Jawa yaitu  
onegoro dalam  
ah perlawanan  
a merupakan  
i dua kerajaan  
dapat tersebut  
an Diponegoro

bukan semata-mata untuk melindungi kepentingan mereka, tetapi juga sebuah usaha untuk membantu raja Yogyakarta dan Surakarta dalam mempertahankan kekuasaannya dari rongrongan pemberontak yang digerakan oleh kerabat kerajaan.

Setelah perlawanan yang dilakukan oleh Pangeran Diponegoro bisa dipadamkan (dengan tipu muslihat Belanda), pihak Belanda ternyata menderita kerugian yang amat besar. Dari segi finansial mereka telah menanggung beban untuk biaya perang sebesar F 30.000.000, belum termasuk biaya khusus untuk keperluan militer mereka yang berjumlah tidak kurang dari F 2.000.000. Jumlah korban jiwa selama peperangan tersebut juga luar biasa banyak. Tidak kurang dari 8.000 serdadu berkebangsaan Eropa serta tidak kurang dari 7.000 serdadu Bumiputra tewas. Kurang lebih 200.000 rakyat Jawa juga tewas, yang menyebabkan penduduk Yogyakarta menyusut separuhnya sesuai peperangan.

Bagi pemerintah kolonial, usaha menumpas perlawanan Pangeran Diponegoro adalah dalam rangka melindungi kerajaan Yogyakarta dan Surakarta. Oleh karena itu, segala biaya dan kerugian yang dikeluarkan oleh pihak Belanda juga menjadi tanggung jawab kedua kerajaan tersebut. Pihak Belanda tidak mau begitu saja melepaskan Surakarta dari persoalan ini, walaupun sebenarnya urusan pemberontakan Pangeran Diponegoro adalah persoalan antara pihak-pihak Kerajaan Yogyakarta dengan pihak Belanda.

Kerugian yang sangat besar yang diderita oleh pihak Belanda hampir seluruhnya dibebankan kepada pihak kerajaan. Pihak kerajaan sendiri karena tidak memiliki uang yang cukup akhirnya juga tidak mau menebus kerugian yang diderita pemerintah kolonial Belanda dengan jumlah yang sangat besar itu. Akhirnya, sebagai gantinya pihak Belanda minta sebagian wilayah yang selama ini dikuasai oleh pihak kerajaan yaitu wilayah *mancanegara* barat, yang terdiri dari Banyumas dan Bagelen, dan wilayah *mancanegara* timur yang mencakup Kediri dan Madiun.

Sebagai langkah awal untuk pengambilalihan daerah *mancanegara*, pemerintah kolonial Belanda kemudian membentuk komisi urusan tanah-tanah kerajaan (*Commisie ter regeling der zaken*) di Surakarta. Sebagian wilayah Kerajaan Surakarta akan ikut diambil alih oleh pihak Belanda, walaupun sebenarnya Pangeran Diponegoro berasal dari Kerajaan Yogyakarta. Alasan pihak Belanda adalah bahwa selama berlangsungnya Perang Diponegoro terpaksa mereka terus-menerus melindungi Kerajaan Surakarta.

Namun, sebelum diadakan kesepakatan mengenai pengambilalihan tanah-tanah *mancanegara* tersebut ternyata salah seorang anggota komisi, J.J. Sevenhoven, pada 24 Mei 1830 secara sepihak telah menunjuk Residen Pekalongan M.H. Hallewijn untuk mempersiapkan penyelenggaraan pemerintahan sipil di Banyumas dan distrik-distrik di sekitarnya. Ketika Hallewijn tiba di Banyumas pada 13 Juni 1830, kepala perwakilan sementara pemerintahan Belanda di Banyumas, Borger, yang



merupakan anak buah Residen Tegal van Poel, tidak mau mengadakan serah terima jabatan dengan alasan tidak mendapat perintah dari atasannya. Walaupun demikian ia tetap mau menjalankan setiap perintah dari penguasa yang baru.

Di Banyumas sendiri persiapan pengambilalihan pemerintahan berlangsung terus tanpa seizin Susuhunan di Surakarta. Pada 15 Juni 1830, Hallewijn minta kepada seluruh bupati di wilayah Banyumas untuk menyerahkan piagam pengangkatannya sebagai bupati dari Kerajaan Surakarta dan Yogyakarta. Baru pada 22 Juni 1830, pemerintah kolonial Belanda mengadakan perjanjian dengan raja di Surakarta. Dengan perjanjian ini, maka secara resmi wilayah *mancanegara* barat diserahkan kepada pemerintah kolonial Belanda. Pemerintah kolonial Belanda tampaknya masih cukup baik hati kepada Kerajaan Surakarta dan Yogyakarta, karena mereka ternyata memberi kompensasi atas diambilnya daerah *mancanegara*. Pengambilalihan wilayah Banyumas ditukar dengan kompensasi sebesar F 90.000. Uang tersebut diberikan kepada pihak Kerajaan Surakarta sebesar F 80.000 dan kepada pihak Kerajaan Yogyakarta sebesar F 10.000.<sup>2</sup> Gara-gara Pangeran Diponegoro kalah melawan Belanda, maka wilayah Banyumas harus rela menjadi barang tebusan, atau istilahnya menjadi barang gadaian. Sejak saat itu wilayah Banyumas diperintah oleh kekuasaan kolonial Belanda.

### C. Sistem Tanam Paksa: Perkenalan Petani dengan Tanaman-tanaman Baru

Perang Diponegoro yang berlarut-larut telah menyebabkan kas negeri Belanda mengalami defisit. Perang tersebut telah menyebabkan tersedotnya anggaran dalam jumlah besar dan menyebabkan kondisi keuangan negeri Belanda morat-marit. Negeri Belanda pada waktu itu memiliki beban hutang yang besar yang tidak dapat ditanggulangi sendiri, karena itu mencari pemecahannya di daerah jajahannya yaitu Indonesia. Gagasan yang amat cemerlang datang dari Johannes van den Bosch yang pada 1830 diangkat sebagai Gubernur Jenderal di Indonesia. Gagasan yang dicetuskan adalah pengenalan sistem tanam paksa atau yang dikenal dengan nama *cultuurstelsel*. Sistem ini menghendaki petani wajib menanam tanaman-tanaman perdagangan (*cash crops*) yang hasilnya harus diserahkan kepada pemerintah. Dengan model ini petani dikenalkan dengan berbagai tanaman baru yang harus ditanam dan dikembangkan oleh mereka. Tanaman-tanaman baru tersebut antara lain adalah tebu, kopi, indigo (tom, tarum), teh, tembakau, dan lain-lain. Apabila saat ini dijumpai beraneka ragam tanaman tersebut di Indonesia, khususnya di Jawa, itu adalah sisa-sisa dari sistem tanam paksa yang

<sup>2</sup>Uraian terperinci mengenai proses pengambilalihan *mancanegara* dapat dilihat pada Vincent J.H. Houben, *Kraton dan Kompeni: Surakarta dan Yogyakarta 1830-1870* (Yogyakarta: Bentang Budaya, 2002), bab 1.

nau mengadakan  
at perintah dari  
an setiap perintah

an pemerintahan  
ta. Pada 15 Juni  
Banyumas untuk  
ati dari Kerajaan  
merintah kolonial  
Surakarta. Dengan  
di barat diserahkan  
kolonial Belanda  
di Surakarta dan  
kompensasi atas  
wilayah Banyumas  
tersebut diberikan  
dan kepada pihak  
Gerakan Diponegoro  
untuk rela menjadi  
pemerintahan. Sejak saat itu  
Belanda.

#### ngan Tanaman-

abkan kas negeri  
ah 'menyebabkan  
nyebabkan kondisi  
la pada waktu itu  
anggulangi sendiri,  
ya yaitu Indonesia.  
an den Bosch yang  
Indonesia. Gagasan  
a atau yang dikenal  
laki petani wajib  
ops) yang hasilnya  
model ini petani  
arus ditanam dan  
tersebut antara lain  
kau, dan lain-lain.  
sebut di Indonesia,  
tanam paksa yang

mananegara dapat  
eni: Surakarta dan  
, bab 1.

pembudidayaannya diteruskan oleh para pengusaha dan petani Indonesia.

Tanaman baru yang dikenal pertama kali oleh masyarakat Banyumas pada masa sistem tanam paksa adalah kopi. Pada awalnya petani di Banyumas dikenalkan dengan kopi *arabica* yang berasal dari Arab kemudian dikenalkan dengan kopi *liberia*, dan terakhir kopi *robusta*.<sup>3</sup> Pada 1838, pohon kopi yang ditanam di seluruh wilayah Banyumas berjumlah 21.140.722 pohon dengan klasifikasi kopi hutan (*bosch-koffij*), kopi kebun (*tuin-koffij*), dan kopi pagar (*pagger-koffij*).<sup>4</sup> Sampai tahun 1838 jumlah keluarga petani yang terlibat dalam perkebunan kopi di Keresidenan Banyumas adalah: untuk Kabupaten Banyumas berjumlah 15.229 keluarga, Purbalingga 4.051 keluarga, Purwokerto 3.886 keluarga, Dayaluhur 3.657 keluarga, dan Banjarnegara 5.238 keluarga. Total keluarga yang terlibat dalam penggarapan perkebunan kopi di Keresidenan Banyumas pada 1838 adalah 32.061 keluarga. Seluruh keluarga ini tersebar di 2.616 desa dan kampung.<sup>5</sup> Penyetoran wajib untuk komoditas kopi berlahan-lahan mulai dikurangi dan terhapus setelah tahun 1920.<sup>6</sup>

Tanaman kedua yang dikenalkan kepada petani di Banyumas adalah indigo (tom, tarum). Keresidenan Banyumas dan Bagelen merupakan penghasil indigo tertinggi untuk seluruh Pulau Jawa, yang mencapai 51 persen dari seluruh produksi.<sup>7</sup> Jumlah keluarga yang terlibat dalam penanaman dan pengolahan indigo di Keresidenan Banyumas pada 1836 adalah 18.120 keluarga dengan perincian: di Kabupaten Banyumas 6.465 keluarga, Kabupaten Purwokerto 3.581 keluarga, dan Kabupaten Banjarnegara 1.389 keluarga.<sup>8</sup> Sementara itu, di Dayaluhur tidak dikembangkan perkebunan ini. Pada 1836, dari seluruh kebun yang ada di Keresidenan Banyumas, menghasilkan indigo yang telah diolah sebanyak 128.494 pon atau 64.247 kg, dengan perincian Kabupaten Banyumas menghasilkan 41.028 pon, Kabupaten Purbalingga 61.313 pon, Kabupaten Purwokerto 17.652 pon, dan Kabupaten Banjarnegara 8.501 pon.<sup>9</sup>

Di Keresidenan Banyumas juga dikembangkan perkebunan teh, kayu manis, dan lada. Perkebunan teh hanya terdapat di Distrik Karangobar Kabupaten Banjarnegara. Itu pun dalam jumlah yang sangat sedikit. Tanah yang digunakan hanya 15 *bau* dan ditanami 73.547 batang pohon teh serta digarap oleh 138 keluarga.

Sementara kayu manis hanya ditanam di Sokaraja 4 *bau*, Adireja

<sup>3</sup>R. Poerwasoepradja, *Babad Banjoemas* (Purwokerto: TP, 1932), hlm. 54.

<sup>4</sup>*Statistiek der residentie Banjoemas 1838, Litt, No 9, Arsip Banyumas* 20.16.

<sup>5</sup>*Ibid.*

<sup>6</sup>William J. O. Malley, "Perkebunan 1830-1940: Ikhtisar", dalam Anne Booth, *et al., Sejarah Ekonomi Indonesia* (Jakarta: LP3ES, 1988), hlm.217.

<sup>7</sup>Kartodirdjo dan Suryo, *op. cit.*, hlm. 61.

<sup>8</sup>*Statistiek der residentie Banjoemas, Litt, No.12.Arsip Banyumas* 20.16.

<sup>9</sup> *Ibid.*



26,5 *bau*, keduanya di Kabupaten Banyumas. Di Jambu 1 *bau* serta di Jeruk Legi 5,5 *bau*. Jumlah keluarga yang menggarap 929 keluarga dengan jumlah pohon yang ditanam 110.053 batang. Sedangkan lada hanya ditanam di Dayaluhur yaitu di Distrik Majenang, Dayaluhur, Pegadingan, dan Jeruk Legi. Seluruh tanaman yang terdapat di empat distrik di atas berjumlah 69.600 pohon. Keluarga yang terlibat dalam penanaman lada berjumlah 3.657 keluarga. Akan tetapi, sampai tahun 1838 ternyata tanaman kayu manis dan lada belum menghasilkan apa-apa.

Tanaman tembakau ditanam di Banjarnegara, Purwokerto, dan Dayaluhur yang masing-masing luas perkebunannya hanya 200 *bau*, 190 *bau*, dan 11 *bau*. Perkebunan tembakau di Banjarnegara dikelola oleh pihak swasta, yaitu oleh C.P. Dufloiny dengan masa kontrak selama 25 tahun sebesar 90 Gulden per *bau* per tahun. Sedangkan kebun tembakau di Purwokerto dan Dayaluhur dimiliki penduduk setempat.

Perkebunan yang cukup penting dikembangkan di Banyumas adalah perkebunan kapas. Perkebunan ini hanya terdapat di Kabupaten Purwokerto, tepatnya di Distrik Purwokerto, Ajibarang, dan Jambu serta di Kepatihan Dayaluhur yang meliputi Distrik Dayaluhur, Majenang, Pegadingan, dan Jeruk Legi. Tanah yang digunakan untuk perkebunan ini luas seluruhnya 3.039 *bau*. Namun demikian, dari perkebunan yang cukup luas tersebut ternyata hanya menghasilkan kapas yang sangat sedikit. Sebagai contoh, pada masa panen tahun 1836 dari seluruh perkebunan kapas yang ada ternyata hanya menghasilkan kapas 483 *pikul*. Apabila dibuat rata-rata, maka satu *bau* hanya menghasilkan kapas 0,16 *pikul*.

Tanaman penting lain yang mulai dikenal oleh para petani di Banyumas pada masa sistem tanam paksa adalah tebu. Namun, tebu tidak ditanam secara perorangan melainkan melalui sistem perkebunan yang awalnya dikelola oleh pemerintah. Penanaman tebu di wilayah Banyumas pertama kali dilakukan pada 1838 di areal sawah seluas 56 *bau*. Wilayah pertama yang ditanamai tebu adalah di sebelah selatan Sokaraja, tepatnya di Desa Kalibagor. Di Desa Kalibagor pada waktu itu masih terdapat sawah yang luas yang bisa ditanami tebu secara bergilir dengan tanaman padi. Pada awalnya perkembangan penanaman tebu amat lambat. Selama dua tahun sejak 1838 sampai 1840 areal persawahan yang ditanamai tebu hanya seluas 400 *bau*. Kendala utamanya adalah masalah transportasi. Jangan bayangkan bahwa wilayah Banyumas pada waktu itu sudah seperti sekarang, di mana jalan-jalan sudah diaspal halus sampai ke pelosok-pelosok desa. Banyumas pada waktu itu masih merupakan wilayah yang terisolir yang sebelumnya kurang diperhatikan oleh pemerintahan di atasnya, yaitu kerajaan di Surakarta dan Yogyakarta. Akibatnya jalan-jalan yang ada di daerah ini juga masih sempit-sempit, bahkan jalan-jalan ke areal persawahan masih merupakan jalan setapak. Padahal kita tahu tebu-tebu yang sudah dipanen harus diangkut ke pabrik gula dan

di 1 *bau* serta di  
ap 929 keluarga

Sedangkan lada  
ang, Dayaluhur,  
erdapat di empat  
ag terlibat dalam  
pi, sampai tahun  
menghasilkan apa-

Purwokerto, dan  
nya 200 *bau*, 190  
ara dikelola oleh  
ontrak selama 25  
kebun tembakau  
at.

an di Banyumas  
pat di Kabupaten  
dan Jambu serta  
luhur, Majenang,  
uk perkebunan ini  
perkebunan yang  
apas yang sangat  
836 dari seluruh  
silkan kapas 483  
menghasilkan kapas

h para petani di  
Nansun, tebu tidak  
perkebunan yang  
wilayah Banyumas  
s 56 *bau*. Wilayah  
Sokaraja, tepatnya  
u masih terdapat  
r dengan tanaman  
iat lambat. Selama  
ng ditanamai tebu  
salah transportasi.  
u itu sudah seperti  
mpai ke pelosok-  
akan wilayah yang  
pemerintahan di  
. Akibatnya jalan-  
bahkan jalan-jalan  
Padahal kita tahu  
pabrik gula dan

memerlukan jalan yang cukup lebar agar alat angkut yang pada waktu itu berupa grobak bisa berjalan. Karena jalan-jalan yang ada masih sulit, maka akibatnya perkembangan perkebunan tebu juga amat lambat.

Tanah yang digunakan untuk perkebunan tebu adalah tanah milik desa dan tanah milik masyarakat. Perjanjian tentang penggunaan tanah yang akan ditanami tebu biasanya dilakukan oleh Kepala Desa setempat dengan pejabat penjajah Belanda yang mengurus perkebunan. Masyarakat penggarap tanah biasanya tidak diikutkan dan tidak boleh tahu seperti apa perjanjian yang dibuat oleh mereka. Perjanjian itu biasanya dilakukan secara tertutup agar masyarakat tidak tahu. Pada masa-masa awal pembukaan perkebunan tebu di Banyumas, pejabat Belanda yang banyak melakukan perjanjian dengan para kepala desa di Banyumas adalah G.E. Dorrepaal dan J.W. van Barneveld.

Seiring dengan dimulainya pembukaan perkebunan tebu di Banyumas, maka pada 1838 juga dibangun pabrik gula di Kalibagor, sekitar tiga kilometer arah selatan Sokaraja. Sayang sekali pabrik gula ini pada 1990-an telah ditutup oleh pemerintah karena selalu merugi, serta tebu yang harus digiling sudah tidak ada karena masyarakat Banyumas sudah tidak mau lagi menanam tebu. Pada perkembangan selanjutnya areal untuk penanaman tebu diperluas sampai ke Purbalingga. Pada 29 Nopember 1855 pemerintah kolonial Belanda mengeluarkan Surat Keputusan No. 11 yang dijadikan dasar penyewaan tanah kepada penduduk untuk areal penanaman tebu. Dalam surat keputusan itu ditetapkan bahwa kontrak tanah persawahan di seluruh Keresidenan Banyumas untuk ditanami tebu dilakukan untuk jangka waktu tiga tahun. Akan tetapi, pada 11 April 1857 pemerintah kolonial mengeluarkan lagi surat keputusan baru yang isinya memperpanjang masa kontrak tanah sawah yang akan ditanami tebu menjadi duapuluh tahun.

Selama periode 1840 sampai periode akhir 1850-an luas areal tebu di Banyumas masih relatif tetap yaitu sekitar 400 *bau*. Peningkatan baru mulai terjadi pada 1860, yaitu bertambah menjadi 500 *bau*. Namun, setelah tahun 1860 tanah-tanah yang semula produktif mengalami penurunan. Hal itu terjadi sampai sekitar tahun 1862. Hal itu disebabkan oleh curah hujan begitu tinggi, sehingga menyulitkan penggarapan lahan dan membuat tanaman tebu menjadi jelek. Pada periode awal ketika sistem tanam paksa dilaksanakan di Keresidenan Banyumas hampir semua penduduk dikerahkan untuk melaksanakan program pemerintah penjajah tersebut. Pada 1837 prosentase penduduk yang terlibat dalam penanaman tanaman yang diwajibkan oleh penjajah mencapai 77 persen. Pada 1840 turun menjadi 68 persen, tetapi pada 1845 naik lagi menjadi 74 persen.<sup>10</sup>

<sup>10</sup>Uraian lengkap mengenai penanaman tebu di Keresidenan Banyumas pada masa kolonial lihat Tanto Sukardi, "Perkebunan Tebu di Karesidenan



Sistem tanam paksa telah memperkenalkan tanaman-tanaman baru kepada para petani di Banyumas. Tanaman tersebut ada yang masih dibudidayakan sampai saat ini seperti kopi, teh, kayu manis, lada, dan tembakau, namun ada juga tanaman yang sudah tidak dikenal lagi di Banyumas seperti indigo. Tanaman bahan pewarna pakaian ini sudah tidak tersisa lagi karena sudah sangat lama tidak dibudidayakan. Penemuan pewarna kain sintetis turut mempercepat kepunahan tanaman indigo. Tanaman tebu masih dikenal di Banyumas, namun sudah tidak dibudidayakan lagi secara masal. Kematian pabrik gula Kalibagor, yang merupakan pabrik gula peninggalan Belanda terakhir di Banyumas pada 1990-an menjadi penyebab surutnya budidaya tebu di wilayah Banyumas.

#### **D. Pengembangan Infrastruktur Transportasi**

##### **1. Perbaikan Jalan Darat**

Sebelum kedatangan bangsa Belanda, Banyumas merupakan daerah yang sangat terisolasi. Daerah ini seperti terkurung dalam batas-batas geografis yang sulit ditembus. Di utara dan selatan terdapat pegunungan Serayu yang cukup sulit untuk dilalui. Di sebelah barat terdapat sungai besar yaitu sungai Citandui. Jalan-jalan darat masih amat sempit, sebagian besar malah berujud jalan setapak. Sarana transportasi masih amat minim, walaupun ada adalah berupa binatang yaitu kuda. Sebagian lagi berupa transportasi sungai dengan memanfaatkan sungai Serayu. Pada awal pelaksanaan sistem tanam paksa komoditas pertanian setoran dari petani masih diangkut dengan berbagai alat angkut tradisional, seperti dipikul, dinaikan ke punggung kuda dan binatang lain, serta dengan perahu-perahu kecil untuk pengangkutan ke pelabuhan Cilacap.

Berbagai peningkatan dan perbaikan infrastruktur transportasi di Banyumas baru dilakukan pada pertengahan abad ke-19. Pada 1843 sampai tahun 1845 dibangun jalan pos (*post weg*) dari Banyumas menuju ke Buntu. Jalan tersebut kemudian diteruskan ke arah timur (Gombang) dan ke arah barat (Rawalo).<sup>11</sup> Pembangunan jalan ini merupakan proyek besar pertama di Banyumas sejak berkuasanya Belanda di daerah ini.

Ketika pihak swasta mulai terlibat secara aktif dalam pengangkutan produk-produk milik pemerintah di Banyumas terutama sejak diberlakukannya Undang-Undang Agraria 1870 yang menandai liberalisasi ekonomi di Jawa, maka perbaikan serta pengembangan infrastruktur transportasi mulai ditingkatkan. Hal ini tidak saja karena intensitas pengangkutan menjadi semakin tinggi, tetapi sering kali para pengusaha yang mendapatkan konsesi pengangkutan mengeluhkan kondisi infrastruktur transportasi yang ada. Keluhan itu pernah diajukan oleh pengusaha Luitenhage dan kawan-kawan melalui surat yang diajukan

---

Banyumas 1838-1900" (Tesis pada Program Studi Sejarah, Program Pascasarjana, Universitas Gadjah Mada Yogyakarta, 1996).

<sup>11</sup>R. Wirjaatmadja, *Babad Banjoemas* (Purwokerto : TP., 1932 ), hlm. 39

nan-tanaman baru  
ada yang masih  
manis, lada, dan  
ak dikenal lagi di  
pakaian ini sudah  
k dibudidayakan.  
punahan tanaman  
imun sudah tidak  
la Kalibagor, yang  
li Banyumas pada  
ilayah Banyumas.

akan daerah yang  
tas-batas geografis  
gunungan Serayu  
apat sungai besar  
sempit, sebagian  
rtasi masih amat  
da. Sebagian lagi  
agai Serayu. Pada  
nian setoran dari  
radisional, seperti  
ain, serta dengan  
Cilacap.

ur transportasi di  
ke-19. Pada 1843  
Banyumas menuju  
timur (Gombong)  
nerupakan proyek  
di daerah ini.

am pengangkutan  
terutama sejak  
yang menandai  
a pengembangan  
tidak saja karena  
i sering kali para  
an mengeluhkan  
i pernah diajukan  
irat yang diajukan

ogram Pascasarjana,

, 1932), hlm. 39

kepada Gubernur Jenderal yang ditandatangani di Cilacap pada 27 Oktober 1883. Ia mengajukan permohonan supaya sarana transportasi ke pelabuhan Cilacap melalui terusan Kali Yasa agar secepatnya diperbaiki. Kesiapan perahu-perahu penolong sangat diperlukan pada saat aliran kanal menjadi dangkal; sedangkan fasilitas lainnya yang harus dipersiapkan adalah jalan-jalan darat serta jembatan-jembatan yang melintasi sungai.<sup>12</sup> Hal ini terkait erat dengan intensifikasi perkebunan tebu di Banyumas. Perluasan perkebunan tebu di daerah ini memerlukan dukungan infrastruktur yang memadai untuk mengangkut tebu dari perkebunan ke pabrik.

Sejak tahun 1874, jalan dari Banyumas ke Adireja pun dikembangkan lagi dengan memperlebar jalur tersebut. Jalan dari Buntu ke Bagelen yang mulai dibangun pada 1843 juga diperlebar. Jalan lain yang diperlebar adalah dari Cilacap ke kota Banjar di Keresidenan Priangan. Jalan ini tidak saja penting untuk memperlancar arus komoditas perkebunan pemerintah atau swasta, tetapi juga sangat penting untuk kepentingan militer. Dari seluruh jalur jalan raya yang diperbaiki sampai tahun 1875 yang terpenting adalah jalur dari Banyumas ke arah Banjarnegara sampai Wonosobo, serta jalur dari Purwokerto ke arah Tegal, Cirebon, dan Priangan. Jalur-jalur ini mulai dikeraskan dengan batu. Sementara itu jalan-jalan di kota Purwokerto, Banyumas, Banjarnegara, Purbalingga serta Cilacap perlahan-lahan juga dikeraskan. Jalur-jalur di atas mengalami kenaikan pemakaian yang sangat tinggi bagi alat-alat transportasi seperti gerobak, *cikar*, dan *dokar*.

Ketika infrastruktur transportasi sedikit demi sedikit dibangun, keterlibatan pihak swasta dalam perekonomian pun semakin meningkat. Pada 1889 berdiri pabrik gula di Klampok yang dipimpin oleh Administratur J.T. de Ruijter. Pada 1891 berdiri dua pabrik gula swasta masing-masing di Bojong yang dipimpin oleh administratur H.C.C Fraissinet, dan di Kalimanah yang dipimpin oleh administratur Ch.Conradi. Dua tahun kemudian tepatnya pada 1893 berdiri pula pabrik gula di Purwokerto yang dipimpin oleh administratur M.C. Brandes. Disusul kemudian berdiri pabrik gula di Majenang.

Berdirinya pabrik gula-pabrik gula tersebut serta semakin meluasnya perkebunan tebu, juga memberikan timbal balik terhadap perkembangan infrastruktur transportasi, baik bagi peningkatan jalan-jalan yang ada serta jenis angkutan yang ada. Berdirinya pabrik-pabrik gula tersebut telah mendorong semakin baiknya jaringan-jaringan jalan yang telah ada sebelumnya. Pada 1891 untuk memperlancar pengangkutan tebu dari kebun-kebun tebu di Kabupaten Banyumas ke pabrik gula Kalibagor, di atas Sungai Serayu dibangun jembatan permanen yang panjangnya kurang lebih 115 m.<sup>13</sup> Dengan selesainya

<sup>12</sup>Mailraport 1885 No. 758, ANRI Jakarta.

<sup>13</sup>R. Wirjaatmadja, *op. cit.*, hlm. 54.



pembangunan jembatan ini, maka rakit yang sebelumnya berperan untuk menyeberangkan orang dan barang di Sungai Serayu menghilang.

Pada periode selanjutnya pengembangan jaringan transportasi membawa dampak yang tidak sedikit terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat setempat. Hal ini bisa dilihat dari laporan penguasa kolonial setempat yang mengaitkan proyek-proyek peningkatan jalan dengan keberadaan pasar yang ada di sepanjang lintasan jalan.<sup>14</sup>

Jalan-jalan yang dikembangkan antara lain jalan dari Purbalingga ke utara sampai ke ibu kota Distrik Bobotsari dan selanjutnya melalui ibu kota Onderdistrik Jatigong sampai ke perbatasan Kabupaten Pemalang. Sepanjang jalur ini sebelumnya yang dapat dilewati gerobak dan *dokar* hanya sampai sekitar dua *pal* sebelum Bobotsari. Selebihnya harus ditempuh dengan kuda atau jalan kaki. Antara Purbalingga dan Bobotsari terdapat banyak lereng yang curam dan menimbulkan kesulitan transportasi.<sup>15</sup>

Dari Bobotsari ke arah timur melalui ibu kota Onderdistrik Karanganyar sampai ibu kota Onderdistrik Merbung dengan jalan cabang menuju Karangmoncol, kemudian juga dikeraskan dan dilebarkan. Jalur ini cukup penting karena terdapat pasar desa yang cukup besar dan kecil.<sup>16</sup> Ruas jalan ini dipotong oleh beberapa sungai yang cukup besar yaitu Sungai Klawing, Sungai Labang Wetan, dan Sungai Tamba. Sebelumnya hanya Sungai Klawinglah yang memiliki jembatan yang dibuat dari kayu, sedang untuk kedua sungai lainnya baru diberi jembatan setelah tahun 1900. Pada 1906 dibangun jembatan yang melintasi Sungai Klawing di Desa Pasren. Jembatan ini menghubungkan Kota Purbalingga dan Distrik Cahyana yang sebelumnya hanya bisa dilewati dengan rakit atau perahu. Biaya yang disediakan oleh pemerintah adalah F 10.000. Selanjutnya dengan biaya F 17.000 dibangun jembatan di atas Sungai Serayu yang menghubungkan ibu kota Distrik Cahyana (Bukateja) dengan Klampok. Dengan dibangunnya kedua jembatan ini, maka daerah Bukateja dan sekitarnya sangat diuntungkan, apalagi dengan dibangunnya jembatan yang melintasi Sungai Serayu. Hal ini karena di Klampok telah ada jalur kereta api *Serajoedal Stoomtram Maatschappij* (SDS). Dengan demikian penjualan kopra dari Bukateja semakin mudah. Di Bukateja selain terdapat pasar yang ramai juga terdapat pasar hewan yang merupakan satu-satunya pasar hewan di Kabupaten Purbalingga.<sup>17</sup>

<sup>14</sup>Lihat laporan dari komisi kesejahteraan dalam *Onderzoek naar de mindere welvaart der inlandsche bevolking op Java en Madoera, in de residentie Banjoemas* (Batavia: G. Kolff & Co, 1906), hlm. 5-6.

<sup>15</sup>*Samentrekking van de afdeelvingsverslagen over de uitkomsten der onderzoekingen naar het vervoerwezen in de residentie Banjoemas* (Batavia: G. Kolff & Co, 1906), hlm. 5.

<sup>16</sup>*Ibid.*

<sup>17</sup>*Ibid.*, hlm. 6.

berperan untuk  
ghilang.  
an transportasi  
i sosial ekonomi  
enguasa kolonial  
n jalan dengan

dari Purbalingga  
atnya melalui ibu  
paten Pemalang.  
robak dan *dokar*  
lebihnya harus  
ga dan Bobotsari  
ulkan kesulitan

ota Onderdistrik  
gan jalan cabang  
dilebarkan. Jalur  
ukup besar dan  
ang cukup besar  
Sungai Tembra.  
i jembatan yang  
u diberi jembatan  
melintasi Sungai  
Kota Purbalingga  
wati dengan rakit  
adalah F 10.000.  
n di atas Sungai  
yana (Bukateja)  
ini, maka daerah  
apalagi dengan  
Hal ini karena di  
am *Maatschappij*  
semakin mudah.  
apat pasar hewan  
i Purbalingga.<sup>17</sup>

nderzoek naar de  
era, in de residentie

de uitkomsten der  
oemas (Batavia: G.

Perbaikan-perbaikan jalan yang menghubungkan ibu kota kabupaten dengan ibu kota distrik maupun ibu kota onderdistrik juga dilakukan di Banjarnegara - Blimbing - Sirongge yang tadinya harus melewati lereng-lereng tebing yang terlalu terjal akhirnya dibuat agak mendatar dengan cara membuatnya berkelok-kelok. Jalan yang menghubungkan Wanadadi - Banjarmangu kemudian ke Rejasa dan Madukara, dengan keputusan Direktur Pekerjaan Umum tanggal 15 Agustus 1905 juga diperlebar. Biaya yang dikeluarkan untuk proyek ini adalah F 300.<sup>18</sup> Demikian juga jalan dari Banjarnegara ke Karangobar dan Kalibening, di samping dikeraskan di beberapa ruas jalan juga diperlebar.

Memasuki abad ke-20, hampir seluruh ruas jalan yang ada di Banyumas terutama yang menghubungkan kota-kota kabupaten dengan ibu kota distrik dan onderdistrik sudah dalam keadaan baik. Jalan-jalan lain yang cukup penting dan kemudian ditingkatkan adalah jalan yang menuju sumber aktivitas perekonomian, baik yang menghubungkan pasar-pasar desa maupun ke wilayah-wilayah produksi komoditas perdagangan.

Di Banyumas sebelah selatan dan barat perbaikan jalan juga terus dilakukan. Sebagian jalan dari Wanareja melalui Desa Madura menuju perbatasan Cirebon, yaitu sejak Ciawitali sampai Sungai Cijolang, juga dikeraskan. Ruas jalan ini apabila musim hujan datang selalu banjir dari Sungai Citandui dan Sungai Cijolang. Sehingga, di samping diperkeras dengan batu kerikil juga ditinggikan dengan cara diuruk. Biaya yang dikeluarkan adalah F 6.000. Ruas jalan ini akhirnya menyambung ke Keresidenan Cirebon.<sup>19</sup>

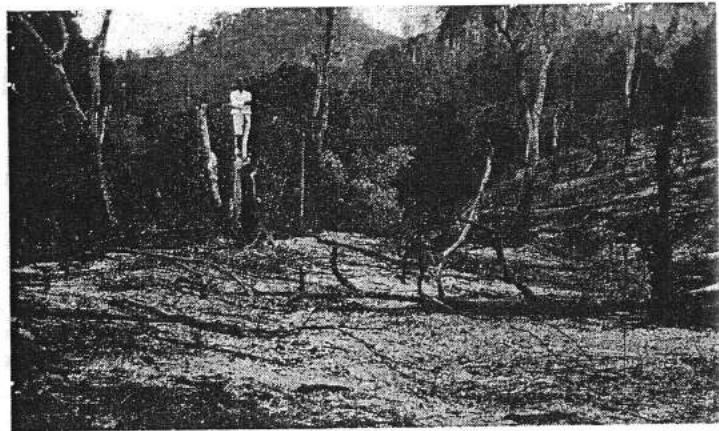
Perbaikan serta pengembangan jalur-jalur jalan di samping memperlancar mobilitas penduduk juga memperlancar arus barang. Perluasan perkebunan tebu pun menjadi lebih mudah. Dalam sebuah nota khusus kontrolir Majenang, D. Rodersma pada 25 Agustus 1904 menyampaikan pendapatnya bahwa dengan perbaikan jalan di wilayahnya perdagangan akan meningkat. Penduduk pun menjadi tertarik untuk menggarap tanah-tanah kosong yang sebelumnya belum digarap.<sup>20</sup> Dampak lain dari perbaikan jalan menurutnya adalah arus imigrasi jauh lebih besar. Industri dan perkebunan swasta menjadi berkembang, pajak tanah dan pajak usaha meningkat. Arus perdagangan yang dilakukan oleh penduduk setempat pun menjadi lebih lancar.

<sup>18</sup>*Ibid.*

<sup>19</sup>*Ibid.*, hlm. 7.

<sup>20</sup>"Nota houdende beantwoording van vraag 476 van den leidraad", Bijlage 1 dalam *Ibid.*





Pembukaan Jalan Banyumas-Buntu  
(Sumber: Koleksi Pangeranan Banyumas)

## 2. Era Transportasi Modern: Trem *Serajoedal Stoomtram Maatschappij*

Lompatan yang amat jauh pada sektor transportasi di Banyumas terjadi ketika pemerintah kolonial memutuskan untuk membangun sarana transportasi modern yaitu trem/kereta api untuk jarak dekat. Pada Mei 1895 dengan modal sebesar F 1.500.000 jalan kereta api lembah Serayu (*Serajoedal Stoomtram Maatschappij/SDS*) mulai dikerjakan di bawah pimpinan Ir. C. Groll.<sup>21</sup> Secara berturut-turut jalur yang dibangun pada tahap pertama meliputi Maos-Purwokerto-Sokaraja-Banjarsari-Purwareja-Banjarnegara. Jalur tersebut hampir persis menyusuri sungai Serayu sejak dari Maos sampai Purwokerto. Yang pasti jalur trem ini tidak meninggalkan atau tidak jauh dari pabrik-pabrik gula yang ada di Banyumas, karena dari pabrik-pabrik gula inilah nantinya pengangkutan rutin akan dilakukan. Di samping itu juga karena sebelumnya pihak pabrik gulalah yang sering menyampaikan usulan tentang perlunya dibuat sebuah sistem pengangkutan yang moderen dan cepat.

Satu tahun setelah proyek ini dikerjakan, trem siap untuk dioperasikan. Berturut-turut jalan cabang Maos-Purwokerto dibuka untuk umum pada 16 Juli 1896, Purwokerto-Sokareja pada 5 Desember 1896, Sokaraja-Purwareja pada 5 Juni 1897, dan Purwareja-Banjarnegara pada 18 Mei 1898, setelah sebelumnya diujicobakan terlebih dahulu untuk pengangkutan barang milik pemerintah.<sup>22</sup> Untuk selanjutnya di samping

<sup>21</sup> S.A. Reitsma, *Eenige bladzijden Indische: Spoorwegpolitiek. De lijn in het Serajoedal* (Tegal: J.D. Boer, 1915), hlm. 40.

<sup>22</sup> *Serajoedal Stoomtram-Maatschappij verslag over het jaar 1900* (Amsterdam: J.H. De Bussy, 1901), bijlage 4.



3)

### lal Stoomtram

Banyumas terjadi mbangun sarana t dekat. Pada Mei pi lembah Serayu erjakan di bawah g dibangun pada araja-Banjarsari- menyusuri sungai alur trem ini tidak ula yang ada di ya pengangkutan ebelumnya pihak g perlunya dibuat

rem siap untuk erto dibuka untuk ; Desember 1896, anjarnegara pada ih dahulu untuk utnya di samping

ppolitiek. De lijn in

r het jaar 1900

mengoperasikan gerbong barang, perusahaan ini juga mengoperasikan gerbong penumpang untuk masyarakat umum, yang terdiri dari gerbong kelas satu, kelas dua, dan kelas tiga.

Dalam pengembangan selanjutnya perusahaan ini berpikir untuk memperluas aktivitasnya. Perwakilan utama di Hindia Belanda pada 12 Mei 1898 meminta konsesi tambahan bagi SDS untuk membuka dan mengeksploitasi cabang dari Banjarsari menuju arah timur laut ke kota Purbalingga. Alasan yang dipakai adalah bahwa sepanjang lintasan ini terdapat dua pabrik gula yaitu pabrik gula Kalimanah dan pabrik gula Bojong yang membutuhkan keberadaan kereta api. Permintaan ini dikabulkan lewat Surat Keputusan Pemerintah tanggal 22 September 1898 No.19.<sup>23</sup> Namun demikian, pemerintah meminta syarat kepada pihak SDS untuk membuka kota Banyumas bagi jalur trem ini, karena Kota Banyumas mempunyai peranan penting bagi pemerintah. Di sana terdapat kantor residen dan memerintah seorang bupati. Diharapkan dengan dibukanya kota ini bagi jalur trem, maka urusan pemerintahan menjadi lebih lancar. Akan tetapi, syarat dari pemerintah ini tidak dituruti oleh SDS. Lewat suratnya tanggal 31 Mei 1899 No.7 mereka minta kepada pihak pemerintah untuk mencabut syarat tersebut, karena untuk membuka kota Banyumas dari jalur trem akan memakan biaya yang sangat besar, sementara keuntungan yang akan didapatkan dari jalur itu hampir pasti tidak ada. Permintaan itu hanya dikabulkan oleh pemerintah lewat sebuah jawaban yang diberikan pada 26 Juni 1899. Segera setelah itu jalur dari Banjarsari ke Purbalingga dibuat. Pada 1 Juli 1900 jalur ini mulai dioperasikan dan dibuka untuk umum. Penolakan untuk membuka jalur kereta api ke kota Banyumas menandakan bahwa perusahaan transportasi tersebut semata-mata mementingkan kepentingan ekonomi perusahaannya tanpa memperhatikan kepentingan pemerintah.<sup>24</sup>

Selain untuk kepentingan pengangkutan barang-barang komoditas ekspor, alat transportasi ini juga diperuntukan untuk mengangkut penduduk yang akan bepergian. Trem SDS ini ternyata sangat diminati oleh masyarakat Banyumas sebagai sarana transportasi yang efektif dan murah. Ketika tim yang bergabung dalam Komisi Kesejahteraan mencoba melakukan pengukuran selama sepuluh hari pada 1904 di beberapa halte SDS, didapat keterangan tentang jumlah penduduk yang memanfaatkan jasa trem sebagai berikut.

<sup>23</sup>Reitsma, 1915, *op. cit.*, hlm. 40.

<sup>24</sup>*Ibid.*, hlm. 40-41.



Jumlah Penumpang Trem SDS di Beberapa Halte  
Selama 10 hari Pada Tahun 1904

Jumlah Penumpang	
Gambarsari	447 orang
Mandirancang	176 orang
Sokaraja	1.296 orang
Banjarsari	586 orang
Klampok	753 orang
Mandiraja	564 orang
Purwanegara	302 orang

Sumber: *Onderzoek naar de mindere welvaart der inlandsche bevolking op Java en Madoera, Residentie Banjoemas* (Batavia: G.Kolff & Co., 1906), hlm.10.

Pengukuran yang dilakukan selama sepuluh hari berturut-turut pada beberapa halte dan stasiun di wilayah Purwokerto memberikan bukti bahwa sarana trem setiap hari rata-rata dimanfaatkan oleh sekitar 1.610 orang untuk kunjungan keluarga, 340 orang untuk pergi ke pasar, 420 orang untuk berdagang di daerah lain, dan 850 orang untuk tujuan lain. Pengukuran di stasiun Purbalingga menunjukkan bahwa per hari rata-rata 120 orang naik trem, 26 orang di antaranya adalah pedagang. Penumpang yang turun di stasiun ini ada 145 orang, 37 orang di antaranya adalah pedagang. Di Banjarnegara dari 19-31 Juli 1904, jumlah orang yang naik trem antara halte Pasar Binorong dan stasiun Banjarnegara sebanyak 3.251, termasuk 1.508 orang untuk melakukan kunjungan keluarga, dan 81 orang melakukan kunjungan dan kegiatan kerja. Selama tahun 1903, jumlah masyarakat Bumiputra yang berangkat dan tiba di Banjarnegara berjumlah 87.413 orang, di Pucang 22.601 orang, di Mantrianom 33.958 orang, di pasar Binorong 14.604 orang. Penduduk memang banyak memanfaatkan jasa trem untuk bepergian, di samping taripnya murah, juga cepat. Tarip untuk tiap kilometer adalah satu sen dengan tarip gratis bagi barang pasar yang dipikul.<sup>25</sup>

Perusahaan-perusahaan swasta besar yang paling berkepentingan dan paling banyak menggunakan jasa trem adalah perusahaan gula. Sejak trem SDS beroperasi maka seluruh muatan milik pabrik gula, kecuali tebu dari perkebunan, baik yang dari pabrik maupun yang ke pabrik diangkut dengan trem. Barang-barang milik pabrik gula yang diangkut dengan trem antara lain perlengkapan pabrik seperti batu gamping, mesin, barang logam, bahan bakar, dan pembungkus gula. Selain itu, dimuat juga perlengkapan perkebunan tebu seperti bibit dan pupuk. Barang-barang tersebut semuanya didatangkan dari luar Banyumas, bahkan dari luar

<sup>25</sup> *Onderzoek naar de mindere welvaart der Inlandsche bevolking op Java en Madoera, Residentie Banjoemas* (Batavia: G.Kolff & Co., 1906), hlm. 11.

a Halte

ng  
ang  
ang  
ang  
ang  
ang  
ang  
*landsche bevolking*  
(Batavia: G.Kolff &

hari berturut-turut  
o memberikan bukti  
n oleh sekitar 1.610  
pergi ke pasar, 420  
g untuk tujuan lain.  
ahwa per hari rata-  
a adalah pedagang.  
7 orang di antaranya  
1904, jumlah orang  
tasiun Banjarnegara  
lakukan kunjungan  
giatan kerja. Selama  
angkat dan tiba di  
g 22.601 orang, di  
04 orang. Penduduk  
pergian, di samping  
eter adalah satu sen

aling berkepentingan  
erusahaan gula. Sejak  
rik gula, kecuali tebu  
g ke pabrik diangkut  
liangkut dengan trem  
ping, mesin, barang  
in itu, dimuat juga  
upuk. Barang-barang  
as, bahkan dari luar

*sche bevolking op Java*  
., 1906 ), hlm. 11.

negeri. Sedangkan yang dibawa keluar dari Banyumas misalnya gula dan sirup tebu. Barang-barang ini dibawa ke pelabuhan Cilacap untuk selanjutnya dikapalkan ke luar negeri atau barang-barang tersebut dibawa ke stasiun Maos untuk selanjutnya oleh kereta api negara (SS) dibawa ke Batavia.<sup>26</sup> Pada 1896 misalnya, dari seluruh barang yang diangkut ke Banyumas, barang untuk pabrik gula dan perkebunan tebu mencapai 90,38 % dari seluruh barang yang diangkut, atau berjumlah 1.579 ton.

Memasuki dekade kedua abad ke-20, daerah pedalaman yang kaya dengan hasil perkebunan dan pertanian yaitu Wonosobo masuk pula ke dalam jaringan transportasi trem milik SDS. Jaringan trem Maos-Banjarnegara pada akhirnya diperpanjang sampai ke Wonosobo. Pada 1917 jaringan Banjarnegara-Wonosobo dibuka untuk umum. Jaringan tambahan ini sangat penting mengingat daerah Wonosobo sebelah utara (Dieng) merupakan penghasil tembakau yang sangat potensial. Sebelumnya, pengiriman tembakau ke Batavia dilakukan melalui jalan darat lewat Pekalongan. Padahal jalan darat lewat jalur ini sangat sulit, karena harus melewati daerah pegunungan Kalibening. Di antara jalur Banjarnegara-Wonosobo terdapat beberapa halte dan stasiun yang masing-masing terdapat di Banjarnegara, Sokanandi, Singomerto, Sigaluh, Prigi, Bandingan, Bojonegoro, Tunggara, Selakrama, Krasak, Selamerta, Penawangan, dan Wonosobo.<sup>27</sup>

### 3. Kendaraan Darat Lainnya

Sekitar tahun 1890-an sepeda (*fiets*) mulai masuk ke wilayah Banyumas. Orang pertama yang memiliki jenis kendaraan ini adalah insinyur pengairan di Banjarnegara. Kemudian para pembesar Bumiputra di wilayah ini pun tertarik untuk memiliki.<sup>28</sup> Demikian juga dengan kendaraan bermotor. Pada 1897 kendaraan bermotor jenis mobil mulai memijakkan rodanya di Banyumas. Pemilik pertama adalah administrator pabrik gula Bojong (Purbalingga), Freysenet. Pemilik lainnya adalah anemer pos Loze. Setelah itu hampir semua pegawai pemerintah dan bos-bos pabrik gula berkebangsaan Belanda di Banyumas memilikinya.<sup>29</sup>

<sup>26</sup>C.L.J. Martens, *Serajoedal Stoomtram Maatschappij* (Batavia: 's-Gravenhage, 1897), hlm. 9.

<sup>27</sup>Purnawan Basundoro, "Transportasi dan Ekonomi di Karesidenan Banyumas Tahun 1830-1940" (Tesis pada Program Studi Sejarah, Program Pascasarjana, Universitas Gadjah Mada Yogyakarta 1999), hlm. 201.

<sup>28</sup>R. Wirjaatmadja, *op. cit.*, hlm. 59.

<sup>29</sup>*Ibid.*, hlm. 58.





Mobil yang dinaiki Bupati Banyumas memasuki kompleks Pendopo Si Panji di Purwokerto pada 7 Januari 1937 ketika kantor kabupaten resmi pindah dari kota Banyumas ke kota Purwokerto (Sumber: Koleksi Pangeranan Banyumas)

Dalam perkembangan selanjutnya kendaraan-kendaraan bermotor ini juga dijadikan kendaraan sewa untuk umum. Kendaraan ini rata-rata dari jenis outobis. Munculnya kendaraan bermotor menjadi kendaraan umum dilatarbelakangi oleh beberapa keadaan. Pertama, pada pertengahan 1920-an beberapa jalan utama di Keresidenan Banyumas sudah menjadi jalan beraspal, walaupun masih sederhana. Kedua, walaupun jalur kereta api sudah menghubungkan kota-kota di Keresidenan Banyumas, tetapi lintasan jalan tersebut tidak seluruhnya tepat melewati pemukiman penduduk, sehingga penduduk sering kali kesulitan untuk bepergian dengan kereta api. Ketiga, teknologi otomotif yang semakin maju menjadikan kendaraan bermotor jenis ini sebagai kendaraan yang praktis serta bisa melewati medan yang sulit yang tidak bisa dijangkau oleh kereta api, trem, atau *dokar*.

Pada 1922 outobis mulai beroperasi untuk umum di Keresidenan Banyumas. Pada awalnya memang tidak begitu diminati, sehingga untuk beberapa bulan dihentikan operasinya. Akan tetapi, ketika ruas-ruas jalan mulai diperbaiki jenis angkutan ini justru menjadi pilihan penduduk.<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup>*Ibid.*, hlm. 59.

Perusahaan angkutan yang pertama kali berdiri di Banyumas adalah milik seorang Cina bernama H.B. Njoo yang berkedudukan di Purwokerto. Pada 1920-an kota Purwokerto sudah menjadi kota yang ramai, jauh lebih ramai dari kota Banyumas. Ketika awal beroperasi H.B. Njoo hanya memiliki lima buah bis yang melayani trayek Purwokerto – Patikraja – Cilacap, Purwokerto – Ajibarang – Wangon, serta Purwokerto – Purbalingga – Klampok.<sup>31</sup>

Ketika peminat jenis kendaraan bermotor ini semakin banyak, Njoo menambah armadanya, sehingga pada 1927 ia mempunyai 12 bis. Namun demikian, apabila dibandingkan dengan keresidenan lain, pertambahan jumlah kendaraan bermotor di Keresidenan Banyumas tergolong sangat lambat. Pada 1927 jumlah kendaraan bermotor di Keresidenan Banyumas adalah yang terkecil untuk pulau Jawa. Dengan semakin bertambahnya angkutan umum, trayek yang dilayani pun diperluas sampai ke Banjarnegara. Dari hari ke hari minat penduduk yang ingin menggunakan bis memang semakin tinggi. Demikianlah perkembangan dan pertumbuhan infrastruktur transportasi yang berdampak luas bagi masyarakat Banyumas sampai sekarang. Sayang sekali pada 1970-an sistem pengangkutan trem lokal peninggalan SDS harus menghadapi kekalahan bersaing dengan transportasi darat yang lain (bis), dan akhirnya harus dihentikan operasinya oleh pihak PJKA yang merupakan pengelola perkeretaapian setelah Indonesia merdeka.

### E. Pendirian Fasilitas Kesehatan Modern

Sebelum orang-orang Belanda datang di Banyumas, masyarakat daerah ini belum mengenal sistem pengobatan modern. Fasilitas kesehatan modern berupa rumah sakit juga belum ada. Jika ada orang sakit maka pengobatannya dengan cara tradisional dengan memanfaatkan tabib atau dukun. Mungkin untuk penyakit-penyakit ringan hanya memanfaatkan obat-obatan tradisional berupa ramuan jamu-jamuan dari tumbuh-tumbuhan yang ada di sekitar mereka. Dalam alam pikiran tradisional, penyakit yang tidak kelihatan semisal sakit panas yang berkepanjangan biasanya selalu dikaitkan dengan roh-roh halus, seperti *kesambet*, *kena sawan*, *kesurupan*, *ketempelan jin*, dan lain-lain. Cara pengobatannya bermacam-macam, untuk yang *kesambet*, *kesurupan*, dan *ketempelan jin* biasanya *disuwuk*, untuk yang *kena sawan* *maling* biasanya *dibrobo*-kan ke dalam pagar rumah yang dilubangi (*dibedhah*). Anak-anak yang *sumeng* biasanya cukup diobati dengan *diloloh tibar* (campuran jeruk nipis dan *kencur*) sambil diberi mantra, dan pengobatan-pengobatan lain yang amat banyak ragamnya.

Sistem pengobatan modern baru dikenalkan kepada masyarakat Banyumas sekitar akhir abad ke-19. Semula pengobatan modern hanya

<sup>31</sup> Commissie voor Motorverkeer, *Rapport en voorstellen van de commissie verkeersvraagstuk, Deel II*, (Woltevrede: Landsdrukkerij, 1928), hlm.19-23.

leks Pendopo Si  
kabupaten resmi  
mber: Koleksi

ndaraan bermotor  
araan ini rata-rata  
enjadi kendaraan  
Pertama, pada  
idenan Banyumas  
ederhana. Kedua,  
an kota-kota di  
tidak seluruhnya  
duduk sering kali  
teknologi otomotif  
jenis ini sebagai  
ig sulit yang tidak

m di Keresidenan  
ti, sehingga untuk  
ika ruas-ruas jalan  
lihan penduduk.<sup>30</sup>



ditujukan untuk orang-orang Belanda yang ada di daerah ini, namun seiring dengan perjalanan waktu pengobatan moderen juga dikenalkan kepada masyarakat Bumiputra di Banyumas. Pada waktu itu yang pertama kali memperkenalkan pengobatan moderen kepada masyarakat luas bukan pemerintah, tetapi misi *Zending Gereja-gereja Reformasi Rotterdam* (penyebar agama Kristen). Rumah sakit pertama yang dibangun oleh misi Zending terdapat di Purbalingga yaitu di Desa Trenggiling sekitar awal abad ke-20. Rumah sakit tersebut bernama Rumah Sakit Zending (*Zendingsziekenhuis te Purbalingga*). Masyarakat setempat menyebutnya "*Sendeng*" atau Rumah Sakit Trenggiling. Ketika rumah sakit tersebut dibangun, bupati yang memerintah Purbalingga adalah Raden Adipati Ario Dipakoesoema VI.<sup>32</sup> Pada awalnya gedung yang digunakan untuk rumah sakit adalah bekas pabrik indigo (pewarna kain dari tumbuhan indigo) dan pengepakan gula. Sampai dengan tahun 1980-an masyarakat sekitar yang mau berobat ke rumah sakit tersebut biasanya mengatakan mau ke *Sendeng*.

Pada 1885 para pengusaha pabrik gula di Banyumas sebenarnya telah mendirikan balai pengobatan moderen, tetapi masih berupa klinik yang ditujukan untuk para pembesar pabrik gula, dan tidak untuk kepentingan masyarakat umum. Klinik tersebut diberi nama *Vereeniging Kliniek Poerwokerto* (Perkumpulan Klinik Purwokerto). Setelah perusahaan kereta api SDS beroperasi di Banyumas, klinik tersebut juga mendapat sumbangan dana dari SDS. Pada 1914 *Vereeniging Kliniek Poerwokerto* membangun rumah sakit umum di kota Purwokerto. Rumah sakit ini melayani masyarakat luas dengan kapasitas 90 tempat tidur. Pembangunan rumah sakit ini selesai pada 15 Agustus 1914. Direktur rumah sakit yang pertama adalah dr. P.R. D'Arnaud Gerken. Ia dibantu oleh Dokter Jawa lulusan STOVIA bernama dr. M. Samingo.<sup>33</sup> Rumah sakit ini merupakan cikal bakal Rumah Sakit Umum Daerah Margono Soekarjo. Pasien di rumah sakit ini datang dari berbagai tempat seperti dari Cilacap, Kedu-Barat, dan dari Keresidenan Pekalongan.

Dari 1929 sampai 1933 terjadi resesi ekonomi global atau yang dikenal dengan istilah *malaise*. Ekspor-impor macet di sana-sini, perekonomian dunia macet total. Berbagai komoditas ekspor dari Jawa tidak laku, dan banyak menumpuk di gudang-gudang di pelabuhan. Kondisi tersebut berdampak pada rumah sakit di Purwokerto yang sebelumnya mendapat suntikan dana dari pabrik gula dan dari perusahaan kereta api SDS. Pabrik-pabrik gula di seluruh Banyumas ditutup akibat macetnya kran ekspor. Penutupan pabrik gula tersebut tentu saja berdampak pada pendapatan perusahaan kereta api SDS yang

<sup>32</sup>R. Wirjaatmadja, *op. cit.*, hlm. 64.

<sup>33</sup>Soedarmadji, "Rumah Sakit Umum Daerah Prof. Dr. Margono Soekarjo Purwokerto: Dari Perkumpulan Klinik sampai Dengan RSUD" (Draft tidak diterbitkan, Purwokerto, 1998).

daerah ini, namun juga dikenal waktu itu yang kepada masyarakat *gereja Reformasi* dit pertama yang ga yaitu di Desa tersebut bernama *agga*). Masyarakat Irenggiling. Ketika intah Purbalingga alnya gedung yang ligo (pewarna kain engan tahun 1980- t tersebut biasanya

yumas sebenarnya asih berupa klinik dan tidak untuk nama *Vereeniging wokerto*). Setelah dinik tersebut juga *ereeniging Klinik* 'urwokerto. Rumah : 90 tempat tidur. tus 1914. Direktur Jenkins. Ia dibantu mingoen.<sup>33</sup> Rumah 1 Daerah Margono agai tempat seperti igan. i global atau yang acet di sana-sini, s ekspor dari Jawa ang di pelabuhan. Purwokerto yang k gula dan dari seluruh Banyumas abrik gula tersebut ereta api SDS yang

sebelumnya banyak mengangkut gula dan segala peralatan pabrik gula. Akibatnya, dana untuk rumah sakit juga terhenti, sehingga rumah sakit mereka diserahkan kepada misi Zending di Purbalingga. Akibat pemindahtanganan pengelolaan akhirnya nama rumah sakit diganti menjadi *Zendingsziekenhuis te Poerwokerto* (Rumah Sakit Zending Purwokerto). Ketika rumah sakit tersebut dikelola oleh Zending malah berkembang pesat. Kapasitas tempat tidur bertambah menjadi 200 tempat tidur pada 1937 dan menjadi 375 pada 1941.

Pada 1925 di kota Banyumas juga didirikan rumah sakit yang diberi nama Rumah Sakit Juliana. Rumah sakit tersebut diresmikan tepat bersamaan dengan ulang tahun Putri Mahkota Belanda Sri Ratu Juliana pada 30 April 1925. Rumah sakit ini dibuat dan dibiayai oleh pemerintah daerah (*gewest*).<sup>34</sup> Pada 1935 *Zendingsziekenhuis te Poerwokerto* (Rumah Sakit Zending Purwokerto) membuka cabangnya di Sidareja, Cilacap dalam bentuk klinik. Klinik ini banyak dikunjungi pasien kurang gizi karena daerah Sidareja dan sekitarnya sering dilanda kelaparan. Pasien lainnya adalah penderita malaria dan *frambusia*. Dokter dari Purwokerto berkunjung sekali dalam seminggu ke klinik tersebut.<sup>35</sup> Pada 1942 di Banjarnegara juga didirikan rumah sakit, yang merupakan embrio rumah sakit daerah saat ini.

Pembangunan fasilitas kesehatan moderen berupa rumah sakit di beberapa tempat di Banyumas sangat membantu masyarakat setempat mengenal berbagai perawatan medis moderen, juga membantu dalam mengatasi berbagai macam penyakit tropis yang sering diderita masyarakat setempat. Kondisi kurang makan yang banyak dialami oleh masyarakat Banyumas di pedesaan, terutama pada masa *malaise*, menyebabkan tubuh mereka amat lemah dan menjadi sarang penyakit seperti penyakit *gudhig*, *koreng*, kaki bengkak, *pathek*, dan *borok*. Penyakit influenza dan malaria juga banyak menelan korban. Salah satu misteri kematian yang sering melanda masyarakat Banyumas juga berhasil dikuak, yaitu kematian akibat keracunan tempe bongkrek (*wuru/mendem bongkrek*). Tempe bongkrek adalah makanan khas Banyumas yang amat populer pada zaman dulu. Makanan ini biasanya dikonsumsi oleh masyarakat kelas bawah sebagai lauk nasi. Makanan ini dibuat dari ampas kelapa, bungkil,angka muda, dan campuran-campuran lain. Rakyat yang tidak mampu membeli makanan yang sehat sering kali terpaksa mengisi perutnya dengan tempe bongkrek. Namun, sering kali tempe bongkrek menimbulkan kematian, orang Banyumas menyebut tempe bongkrek yang menyebabkan kematian dengan istilah *tempe gemblung* (tempe gila). Zaman dulu orang percaya bahwa *tempe gemblung* disebabkan oleh hal-hal yang berbau magis, atau dalam proses pembuatannya tidak sempurna. Ada yang percaya bahwa *tempe*

<sup>34</sup>R. Wirjaatmadja, *op. cit.*, hlm. 65.

<sup>35</sup> Soedarmadji, *op. cit.*



*gemblung* disebabkan oleh tempat yang digunakan untuk mengolah terbuat dari tembaga. Karat tembaga yang berwarna hijau dianggap sebagai penyebab keracunan yang berujung kematian. Akan tetapi, berbagai dugaan itu ternyata tidak benar.



Peresmian Rumah Sakit Juliana di kota Banyumas pada 30 April 1925 (Sumber: Koleksi Pangeranan Banyumas)

R.M. Wirasmo Partaningrat merupakan salah seorang dokter di Banyumas yang telah berjasa mengungkap kematian akibat *wuru bongkrek*. Ia mencurahkan tenaganya untuk meneliti penyebab kematian akibat tempe bongkrek selama dua tahun, yaitu pada 1933-1934. Ia mengumpulkan berbagai bahan yang diduga menjadi penyebab *wuru bongkrek* dan mengirimnya ke *Geneeskundig Laboratorium* di Jakarta.<sup>36</sup> Dari penelitian tersebut ditemukan bahwa ternyata berbagai ramuan bahan baku tempe bongkrek, terutama bungkil, sering kali menjadi media yang amat efektif untuk berkembang biak bakteri *pseudomonas cocovenenans* ketika dalam proses peragian. Bakteri itu menghasilkan racun kuat yang bisa menyebabkan orang meninggal dunia.<sup>37</sup>

<sup>36</sup> S.M. Gandasubrata, *Kenang-kenangan 1933-1950* (Purwokerto: Pertjetakan Seraju, 1952), hlm. 8.

<sup>37</sup> Istilah ilmiah untuk bakteri tersebut saya dapatkan dari buku karangan novelis Banyumas (yang amat saya kagumi) Ahmad Tohari, *Ronggeng Dukuh Paruk* (Jakarta: Gramedia, 2003), hlm. 33. Dalam bab 1 novel tersebut Ahmad Tohari bercerita dengan amat mencekam ketika puluhan orang di Dukuh Paruk tumbang satu per satu, yang berujung pada kematian massal, akibat keracunan tempe bongkrek. Kejadian seperti itu terjadi secara nyata ketika Orde Baru masih berjaya pada 1980-an di Kecamatan Lumbir, Banyumas.

untuk mengolah  
hijau dianggap  
an. Akan tetapi,



umas  
Banyumas)

seorang dokter di  
an akibat wuru  
nyebab kematian  
la 1933-1934. Ia  
penyebab wuru  
rium di Jakarta.<sup>36</sup>  
berbagai ramuan  
ali menjadi media  
ri *pseudomonas*  
itu menghasilkan  
ia.<sup>37</sup>

950 (Purwokerto:

dari buku karangan  
, *Ronggeng Dukuh*  
vel tersebut Ahmad  
ng di Dukuh Paruk  
l, akibat keracunan  
ca Orde Baru masih

Pendirian berbagai fasilitas kesehatan moderen di Keresidenan Banyumas oleh pemerintah kolonial Belanda telah banyak menolong masyarakat daerah ini ketika mereka sakit. Berbagai budaya hidup sehat juga ditularkan oleh para dokter dan juru rawat kepada penduduk setempat. Fasilitas kesehatan moderen ini kemudian diwariskan kepada masyarakat Banyumas ketika kekuasaan kolonial harus hengkang dari daerah ini. Rumah Sakit Juliana di kota Banyumas berubah menjadi RSUD Banyumas ketika Indonesia merdeka. *Zendingsziekenhuis te Poerbalingga* atau Rumah Sakit Trenggiling menjadi RSUD Purbalingga, dan pada 1990-an dipindah ke Wirasana karena sudah tidak memenuhi syarat. *Vereeniging Kliniek Poerwokerto* merupakan cikal bakal Rumah Sakit Margono Sukaryo Purwokerto.

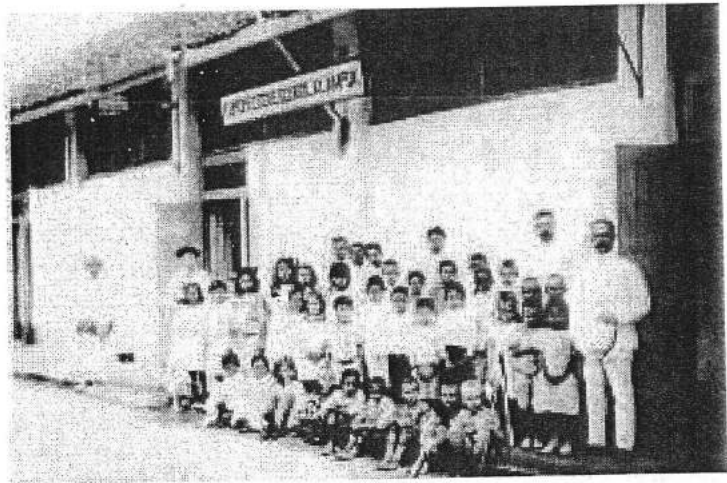
#### F. Pendidikan Barat dan Lahirnya Elit Moderen Banyumas

Tidak banyak yang bisa diceritakan dari sejarah pendidikan di Banyumas karena sumber-sumber sejarah mengenai hal tersebut cukup langka. Sektor pendidikan memiliki peran yang amat penting bagi perkembangan sejarah wilayah Banyumas. Perubahan-perubahan sosial yang terjadi di wilayah ini tidak bisa dilepaskan dari peranan sektor pendidikan. Sebelum pemerintah kolonial Belanda membangun sekolah-sekolah di wilayah Banyumas, mayoritas penduduk Banyumas belum mengenyam pendidikan moderen. Sebagian kecil mungkin hanya belajar di pesantren-pesantren atau langgar-langgar yang ada di sekitar mereka. Sistem pendidikan moderen baru dikembangkan di wilayah Banyumas pada awal abad ke-20 ketika ada gerakan politik etis, yang meliputi edukasi (pendidikan), irigasi (pengairan), dan transmigrasi (pemindahan penduduk ke luar pulau).

Pendirian sekolah-sekolah di Banyumas pada awalnya ditujukan untuk anak-anak Belanda yang orang tuanya bekerja di daerah ini, baik yang bekerja di pabrik gula, pemerintahan, atau lembaga-lembaga lain. Selain itu, yang berhak bersekolah di lembaga pendidikan moderen tersebut adalah anak-anak para pembesar di daerah ini seperti anak bupati atau anak wedana. Sekolah pertama yang didirikan pada awal abad ke-20 adalah *Europeesche Lagere School* (ELS/Sekolah Rendah Eropa), yaitu sekolah dasar untuk anak-anak Eropa. Di pabrik gula Klampok juga didirikan ELS untuk anak-anak para pegawai pabrik gula tersebut yang berkebangsaan Eropa. Anak-anak Bumiputra bisa sekolah di tempat tersebut asalkan orang tuanya memiliki jabatan tinggi di pemerintahan. Bupati Banyumas periode 1933-1950, S.M. Gandasubrata, adalah lulusan ELS, kemudian melanjutkan ke HBS di Semarang dan Jakarta.<sup>38</sup>

<sup>38</sup>Gandasubrata, *op. cit.*, hlm. 6





*Europeesche Lagere School Klampok, Banjarnegara*  
(Sumber: Koleksi Pangeranan Banyumas)

Anak-anak Bumiputra bisa sekolah di Sekolah Bumiputera (*Inlandsche School*) kelas dua (*Tweede Klasse*) atau yang dikenal dengan *sekolah angka loro*, atau di Sekolah Desa atau Sekolah Rakyat (*Volksschool*). Sekolah Desa pertama kali didirikan di Indonesia pada 1907. Sekolah-sekolah semacam ini pada awal abad ke-20 jumlahnya sudah cukup banyak di Keresidenan Banyumas. Hal itu bisa dilihat pada tabel di bawah ini.

Jumlah Murid dan Sekolah Bumiputera  
di Seluruh Keresidenan Banyumas, 1916

<i>Inlandsche School</i>				
Jenis Sekolah	1915		1916	
	Jumlah Sekolah	Jumlah Murid	Jumlah Sekolah	Jumlah Murid
Gupernemen (Negeri)	51	11.063	58	11.991
Swasta Bersubsidi	5	496	3	271
Swasta Tidak Bersubsidi	2	442	-	-
Jumlah	58	12.001	61	12.262

<i>Volksschool (Tahun 1916)</i>				Total
Jumlah Sekolah	Jumlah Murid Berdasarkan Kelas			
	Kelas I	Kelas II	Kelas III	
291	11.969	5.565	2.954	20.488

Sumber: *Koloniaal Verslag van 1917*, Bijlage P

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa antusias masyarakat Bumiputera untuk masuk ke sekolah-sekolah moderen ternyata amat tinggi. Apabila dirata-rata, jumlah murid di tiap sekolah angka loro pada 1916 berjumlah 201 murid, sedangkan rata-rata di Sekolah Rakyat berjumlah 75 murid untuk tiap-tiap sekolah. Walaupun jumlah sekolah belum merata untuk masing-masing daerah/desa, namun jumlah tersebut cukup signifikan untuk melakukan perubahan sosial di Banyumas. Ketika kota Purwokerto berkembang menjadi kota yang ramai setelah dibukanya jalur kereta api SDS, berturut-turut di kota ini didirikan *Normaal School* (Sekolah Normal), *Meer Uitgebreid Lager Onderwijs* (MULO, setingkat SMP), *Kweekschool* (Sekolah Guru), *Ambachtsschool* (Sekolah Teknik/Pertukangan), dan Sekolah Mantri Kesehatan.<sup>39</sup>

Pendirian sekolah-sekolah Barat di Keresidenan Banyumas memiliki peranan yang sangat penting dalam melahirkan elit moderen di wilayah ini. Mereka adalah kelompok terpelajar yang ikut berperan dalam menjalankan roda pemerintahan serta menjalankan fungsi-fungsi lainnya ketika sebagian besar masyarakat Bumiputera di wilayah ini belum dapat mengenyam pendidikan moderen. Fungsi-fungsi lain yang dijalankan oleh elit moderen di Banyumas antara lain sebagai dokter, guru, juru rawat, dan lain-lain. Bupati-bupati di Keresidenan Banyumas pada abad ke-20 adalah elit terpelajar didikan sekolah-sekolah Barat. Bupati Banyumas periode 1933-1950, S.M. Gandasubrata, adalah lulusan ELS, kemudian

<sup>39</sup> *Ibid.*, hlm. 21.



melanjutkan ke HBS di Semarang dan Jakarta. Bupati lain pada periode sezaman, antara lain Bupati Banjarnegara Sumitro Kolopaking Purbonegoro adalah lulusan HIS Banjarnegara. Setelah itu melanjutkan ke HBS di Jakarta, dan akhirnya meneruskan sekolahnya di negeri Belanda. Ia adalah salah seorang putra Banyumas yang ikut aktif dalam pergerakan nasional di negeri Belanda.<sup>40</sup> Bupati Purbalingga Sugondho adalah lulusan HBS Semarang. Setelah bekerja beberapa saat di lingkungan Pangreh Praja kemudian melanjutkan ke *Bestuurschool* di Jakarta. Bupati Cilacap Tjokrosiswojo adalah alumni *Opleidingschool voor Inlandsche Ambtenaren* (OSVIA, Sekolah untuk Pendidikan Pegawai Bumiputera) Magelang. Setelah bekerja beberapa saat ia juga melanjutkan ke *Bestuurschool* di Jakarta.

Bupati-bupati di atas adalah bupati terakhir yang diangkat berdasarkan keturunan (monarchi). Setelah periode bupati di atas (zaman kemerdekaan) bupati sesudahnya dipilih melalui Dewan Perwakilan Rakyat Daerah DPRD). Pendidikan moderen di Banyumas telah turut mempersiapkan generasi terpelajar yang nantinya akan mengisi berbagai jabatan berdasarkan kecakapan, bukan berdasarkan keturunan. Selain bupati-bupati di atas banyak anak-anak dari masyarakat kebanyakan yang akhirnya bisa mengalami mobilitas vertikal karena mereka sekolah di sekolah-sekolah Barat di wilayah Banyumas.

Selain mereka yang kemudian aktif di Pamong Praja, putra Banyumas juga banyak yang melanjutkan pendidikan di sekolah tinggi kedokteran, baik di *School tot Opleiding van Indische Artsen* (STOVIA) Jakarta maupun di *Nederlandsche-Indische Artsen School* (NIAS) Surabaya. Beberapa putra Banyumas lulusan dari sekolah kedokteran antara lain dr. Bunyamin, dr. Angka, dr. Gumbreg.<sup>41</sup> Perintis ilmu bedah di Indonesia, Prof. dr. Margono Soekarjo juga putra Banyumas. Namanya diabadikan menjadi nama Rumah Sakit Daerah di kota Purwokerto. Dokter lain putra Banyumas adalah dr. R. Djojosoemitro, putra Mantri Polisi Sokaraja kelahiran tahun 1831, dr. M. Wongsoredjo, dan dr. R. Ranoeatmodjo. Ketiga nama terakhir adalah lulusan Sekolah Dokter Jawa, yang mendidik bumiputera menjadi ahli vaksin (vaksinatur).

### G. Beberapa Proyek Lain

Selain hal-hal di atas sebenarnya cukup banyak peninggalan dari zaman kolonial yang memiliki manfaat besar bagi masyarakat Banyumas saat ini. Contohnya adalah sistem irigasi moderen. Sebagian besar sistem irigasi moderen di Banyumas yang masih ada saat ini merupakan rintisan zaman pemerintah kolonial Belanda. Sistem irigasi tersebut telah membuat ribuan hektar tanah-tanah kering berubah menjadi persawahan yang

<sup>40</sup> Harry A. Poeze, *Di Negeri Penjajah: Orang Indonesia di Negeri Belanda 1600-1950* (Jakarta: KPG dan KITLV, 2008).

<sup>41</sup> Nama-nama tersebut saat ini dijadikan nama jalan di kota Purwokerto.

lain pada periode  
nitro Kolopaking  
h itu melanjutkan  
lahnya di negeri  
g ikut aktif dalam  
alingga Sugondho  
beberapa saat di  
Bestuurschool di  
i Opleidingschool  
endidikan Pegawai  
juga melanjutkan

r yang diangkat  
pati di atas (zaman  
ewan Perwakilan  
umas telah turut  
mengisi berbagai  
keturunan. Selain  
t kebanyakan yang  
nereka sekolah di

ong Praja, putra  
di sekolah tinggi  
Artsen (STOVIA)  
n School (NIAS)  
kolah kedokteran  
erintis ilmu bedah  
nyumas. Namanya  
kota Purwokerto.  
itro, putra Mantri  
redjo, dan dr. R.  
olah Dokter Jawa,  
itur).

ggalan dari zaman  
Banyumas saat ini.  
esar sistem irigasi  
an rintisan zaman  
it telah membuat  
persawahan yang

ia di Negeri Belanda

i kota Purwokerto.

sangat produktif. Pada 1884 sistem irigasi moderen pertama di bangun di Banjarnegara dan diberi nama irigasi Singamerta. Irigasi ini berasal dari sungai Serayu yang dibendung di Desa Singamerta, kurang lebih enam kilometer sebelah timur kota Banjarnegara. Aliran irigasi tersebut ke arah barat dan mengairi ratusan hektar sawah yang semula merupakan sawah tadah hujan. Di Distrik Klampok, saluran irigasi tersebut membelah menjadi dua dengan nama saluruan irigasi Blimbing dan saluran irigasi Siwuluh. Pada 1890 pemerintah kolonial Belanda di Banyumas membentuk dinas khusus yang menangani masalah irigasi yang dikepalai oleh seorang insinyur Belanda.<sup>42</sup>

Pada 1912 dibangun kembali sistem irigasi yang lebih besar dengan membendung sungai Serayu persis di sebelah utara kota Banjarnegara. Irigasi ini diberi nama *Bandjar-Tjahjana Waterwerken* (disingkat BTW), karena mengalir dari kota Banjarnegara sampai ke Distrik Cahyana (Bukateja) di Purbalingga. Saluran airnya menembus beberapa perbukitan dan menembus di bawah sungai lain yaitu sungai Merawu di Desa Jenggawur. Di sini saluran air harus dibuatkan *syphon* (gorong-gorong dari pipa). Aliran irigasi tersebut tidak boleh bercampur dengan air dari sungai Merawu, karena air sungai Merawu menurut penelitian ahli pengairan Belanda tidak baik untuk mengairi sawah. Pembangunan saluran irigasi *Bandjar-Tjahjana Waterwerken* tergolong sangat lama yaitu sampai lima tahun karena pengerjaannya sangat sulit dan harus membuat beberapa terowongan yang panjang menembus bukit dan bawah sungai. Berkat irigasi ini ribuan tanah kering bisa disulap menjadi persawahan yang subur.<sup>43</sup>

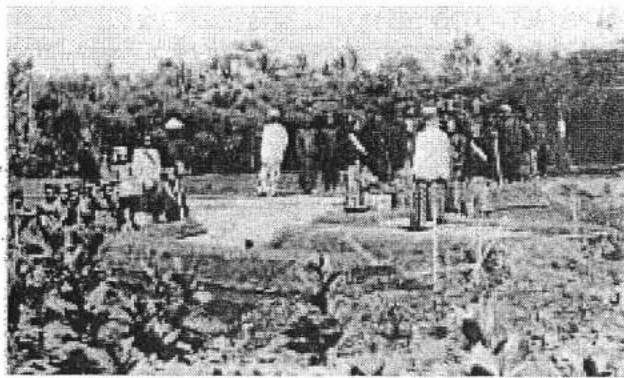


Bandungan *Bandjar-Tjahjana Waterwerken* (BTW) di Banjarnegara (1915) (Sumber: [www.kitlv.nl](http://www.kitlv.nl)).

<sup>42</sup>R. Wirjaatmadja, *op. cit.*, hlm. 63-64.

<sup>43</sup>*Ibid.*

Pembangunan irigasi juga dilakukan di Purwokerto. Pada 1906 dibuat saluran irigasi Karanganjing yang mengambil air dari sungai Banjaran. Aliran air irigasi ini sampai ke Onderdistrik Patikraja mengairi ratusan hektar tanah-tanah kering yang akhirnya menjadi persawahan subur. Pada 1938 beberapa proyek besar di Banyumas juga selesai dikerjakan. Proyek-proyek tersebut antara lain pembangkit listrik tenaga air di Desa Ketenger, Baturaden dan bendung Gambarsari di Rawalo. Dengan adanya pembangkit listrik di Ketenger, maka sebagian wilayah Banyumas sudah bisa menikmati listrik. Sementara itu, air dari bendungan Gambarsari dapat mengairi sawah-sawah di Kebasen, Kroya, dan Sumpiuh. Peresmian kedua proyek tersebut dilakukan oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda terakhir yaitu Tjarda van Starkenborg Stachouwer di Kebasen.<sup>44</sup>



Pembangunan saluran irigasi Ciwarak, Karangintung, Banyumas pada 1926 (Sumber: Koleksi Pangeranan Banyumas).

#### H. Catatan Akhir

Sejarah bukanlah pengadilan untuk mengadili masa lalu. Banyak pelajaran yang bisa dipetik dari masa lalu bila kita melihatnya dengan hati terang tanpa prasangka. Tulisan di atas, bukanlah pembelaan atau pembenar atas kolonialisme Belanda di Indonesia, khususnya di Banyumas. Dengan melihat berbagai sumber sejarah serta dengan melihat realitas masa kini, maka kita bisa mengambil manfaat dari kepahitan di masa lalu. Tidak bisa kita pungkiri bahwa kolonialisme Belanda di Banyumas ternyata juga banyak meninggalkan hal-hal yang positif selain hal-hal yang bersifat negatif, berupa kesengsaraan. Kita harus melihat masa lalu dengan adil, bahwa tidak ada satu pun zaman yang hanya menghasilkan kesengsaraan.

<sup>44</sup>Gandasubrata, *op. cit.*, hlm. 33.



## DAFTAR PUSTAKA

### A. Arsip

*Koloniaal Verslag van 1917.*

*Mailraport 1885* No. 758, ANRI.

*Statiestiek der Residentie Banjoemas 1838, Litt, No 9.* Arsip Banyumas 20.16, ANRI.

### B. Artikel, Buku, dan Tesis

Basundoro, Purnawan, "Transportasi dan Ekonomi di Karesidenan Banyumas Tahun 1830-1940" (Tesis pada Program Studi Sejarah, Program Pascasarjana, Universitas Gadjah Mada Yogyakarta, 1999).

Commissie voor Motorverkeer. *Rapport en voorstellen van de commissie verkeersuraagstuk*, Deel II (Weltevreden: Landsdrukkerij, 1928).

Gandasubrata, S.M. *Kenang-kenangan 1933-1950* (Purwokerto: Pertjetakan Seraju, 1952).

Houben, Vincent J.H. *Kraton dan Kompeni: Surakarta dan Yogyakarta 1830-1870* (Yogyakarta: Bentang Budaya, 2002).

Kartodirdjo, Sartono dan Djoko Suryo, *Sejarah Perkebunan di Indonesia: Kajian Sosial Ekonomi* (Yogyakarta: Aditya Media, 1991).

Malley, William J.O., "Perkebunan 1830-1940: Ikhtisar", dalam Anne Booth, et al., *Sejarah Ekonomi Indonesia* (Jakarta: LP3ES, 1988).

Martens, C.L.J. *Serajoedal Stoomtram Maatschappi* (Batavia: 's-Gravenhage, 1897).

Niel, Robert van, *Sistem Tanam Paksa di Jawa* (Jakarta: LP3ES, 2003).

*Onderzoek naar de mindere welvaart der inlandsche bevolking op Java en Madoera, in de Residentie Banjoemas* (Batavia: G. Kolff & Co, 1906).

Poeze, Harry A., *Di Negeri Penjajah: Orang Indonesia di Negeri Belanda 1600-1950* (Jakarta: KPG dan KITLV, 2008).

Reitsma, S.A., *Eenige bladzijden Indische: Spoorwegpolitiek. De lijn in het Serajoedal* (Tegal: J.D. Boer, 1915).

kerto. Pada 1906  
l air dari sungai  
Patikraja mengairi  
njadi persawahan  
mas juga selesai  
gkit listrik tenaga  
arsari di Rawalo.  
sebagian wilayah  
ra itu, air dari  
li Kebasen, Kroya,  
an oleh Gubernur  
van Starkenborg



ng, Banyumas  
yumas).

asa lalu. Banyak  
iatnya dengan hati  
pembelaan atau  
a, khususnya di  
ta dengan melihat  
dari kepahitan di  
lisme Belanda di  
yang positif selain  
ita harus melihat  
aman yang hanya

*Samentrekking van de afdeellingsverslagen over de uitkomsten der onderzoeken naar het vervoerwezen in de Residentie Banjoemas* (Batavia: G. Kolff & Co, 1906).

*Serajoedal Stoomtram-Maatschappij verslag over het jaar 1900* (Amsterdam: J.H. De Bussy, 1901).

Soedarmadji, "Rumah Sakit Umum Daerah Prof. Dr. Margono Soekarjo Purwokerto: Dari Perkumpulan Klinik sampai Dengan RSUD" (Draft tidak diterbitkan, Purwokerto, 1998).

Sukardi, Tanto, "Perkebunan Tebu di Karesidenan Banyumas 1838-1900" (Tesis pada Program Studi Sejarah, Program Pascasarjana, Universitas Gadjah Mada Yogyakarta, 1996).

Tohari, Ahmad, *Ronggeng Dukuh Paruk* (Jakarta: Gramedia, 2003).

Wirjaatmadja, R., *Babad Banjoemas* (Purwokerto: TP., 1932).